

Revue maritime (Paris)

France. Service historique de la marine. Revue maritime (Paris).
1914/01-1914/03.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter utilisationcommerciale@bnf.fr.

La Revue laisse aux auteurs l'entière responsabilité de leurs articles.

REVUE MARITIME

PUBLIÉE

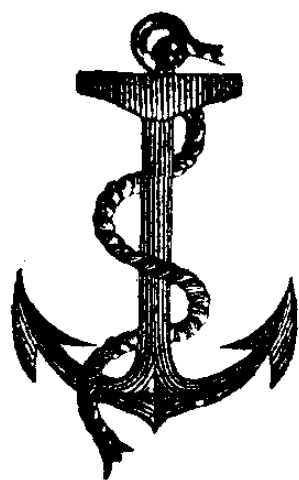
PAR LE

MINISTÈRE DE LA MARINE

Couronnée par l'Académie des Sciences

LE 28 DECEMBRE 1874

ENTRALE.



200

TOME CXCX — 628^e LIVRAISON

Janvier 1914

LIBRAIRIE MILITAIRE CHAPELOT

MARC IMHAUS ET RENÉ CHAPELOT, Editeurs

PARIS

30⁰⁸ Rue Dauphine (VI^e)

NANCY

95 à 101, Rue de Metz

Tout ce qui concerne la Rédaction
doit être adressé au Ministère de la Marine, 2, rue Royale, à Paris.

Afin d'éviter les erreurs dans l'attribution des récompenses aux collaborateurs de la **REVUE MARITIME** et du **BULLETIN DES TRAVAUX DES OFFICIERS**, les officiers ou fonctionnaires auteurs de Mémoires dont ils demandent l'insertion dans l'un de ces deux recueils sont invités à mentionner désormais **TOUS LEURS PRÉNOMS, EN TOUTES LETTRES**, à la suite de leur signature.

Paris, le 19 décembre 1905.

Publication de la REVUE MARITIME

J'ai approuvé, à la date du 27 novembre dernier, un nouveau marché passé avec MM. R. Chapelot et C^e, 30, rue Dauphine, à Paris, pour l'impression, la publication et le service de la *Revue maritime*.

En dehors des récompenses honorifiques (médailles, témoignages de satisfaction, palmes universitaires, etc.), déjà prévues par les circulaires des 5 février 1875 (*B. O.*, p. 50) et 19 octobre 1892 (*B. O.*, p. 400), pour les auteurs des meilleurs travaux publiés dans ce recueil, j'ai, afin de donner un nouvel encouragement aux officiers, fonctionnaires, agents, etc., des différents corps de la Marine ou de la Guerre, fait insérer dans le marché en question les trois clauses ci-après qui m'ont paru de nature à augmenter l'importance des publications à insérer dans la *Revue maritime* :

- 1° Chaque auteur recevra gratuitement 25 exemplaires d'un tirage à part de ses articles ;
- 2° Ceux qui désireront en recevoir un plus grand nombre pourront se les procurer, à leurs frais, conformément au tarif spécial ci-dessous, prévu au marché pour les tirages à part officiels de la Marine :

	NOMBRE D'EXEMPLAIRES A TIRER				
	25	50	100	200	CHAQUE CENT en plus
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1/4 de feuille.....	3 50	4 00	4 50	5 50	1 00
1/2 feuille.....	5 00	5 50	6 00	7 00	1 00
3/4 de feuille.....	5 50	6 00	6 50	8 00	1 50
Feuille.....	6 50	7 00	7 50	9 50	2 00
Couverture imprimée.....	4 00	4 50	5 50	6 50	1 00

Ces prix sont établis pour des piqûres seulement.

Lorsque les tirages à part se composeront de plusieurs feuilles d'impression, ils seront brochés, et le prix de la brochure sera de 0 fr. 75 par 25 exemplaires, ou fraction de 25 exemplaires.

Les auteurs devront faire connaître à l'éditeur leur intention, au plus tard dans les *deux* mois qui suivront la publication du numéro, la composition des articles étant distribuée après ce délai.

Réduction de moitié, pour le personnel de la Marine, du prix de l'abonnement fixé pour le

(Voir la suite à la 3^e page de la couverture.)

REVUE
MARITIME

MINISTÈRE DE LA MARINE

REVUE MARITIME

Couronnée par l'Académie des Sciences

LE 28 DÉCEMBRE 1874



TOME DEUX CENTIÈME

Janvier - Février - Mars 1914



LIBRAIRIE MILITAIRE CHAPELOT

MARC IMHAUS ET RENÉ CHAPELOT, Éditeurs

PARIS

30, Rue Dauphine (VI^e)

NANCY

95 à 101, Rue de Metz

1914

Pf. 80
P. 80

12612

DE LA SÉCURITÉ ET DU TRAVAIL

dans la Marine de Commerce

Étude historique, comparative et critique de la Réglementation

(Suite¹)

TROISIÈME PARTIE

Le projet de Loi devant le Parlement

Trois phases des travaux parlementaires relatifs à la loi de 1907 méritent un examen particulier : l'enquête de la Chambre (chapitre VIII); la préparation du rapport de la Commission sénatoriale de la marine (chapitre IX); la discussion du projet par le Sénat (chapitre X).

CHAPITRE VIII

L'ENQUÊTE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS²

XXXVI. — Aussitôt saisie du projet de loi déposé par M. Pelletan, le 4 juillet 1903, la Commission de la Marine de la Chambre procéda à une enquête où furent entendus contradictoirement les armateurs, les officiers et les inscrits.

¹ *Revue Maritime* de Septembre-Octobre-Novembre-Décembre.

² Documents parlementaires : Annexe 1464, p. 433, *Journal Officiel* de 1904.

Le Comité central des armateurs provoqua, en outre, l'intervention de nombreuses Chambres de commerce.

Nous allons analyser successivement les arguments développés :

- a) Par les armateurs et les Chambres de commerce;
- b) Par les inscrits;
- c) Par les officiers.

a) OPINION DES ARMATEURS ET DES CHAMBRES DE COMMERCE

Un projet de loi sur la sécurité de la navigation est inutile; la statistique prouve qu'il y a moins d'accidents chez nous qu'ailleurs; il est faux de prétendre, comme le font les inscrits, que le taux d'assurances est plus élevé dans notre marine qu'à l'étranger. Sur tous nos navires, les engins de sauvetage sont suffisants, bien organisés et vérifiés périodiquement.

Si l'Etat, à la rigueur, a le droit de réglementer la sécurité, il ne saurait réglementer les effectifs, ni la durée du travail. C'est là une prétention exorbitante et mal fondée en droit; quand il s'agit seulement du contrat de travail de mineurs, de femmes, l'intervention du législateur est admissible; le projet va beaucoup plus loin : il prétend fixer le nombre des ouvriers nécessaires pour un travail déterminé.

Concevrait-on une loi imposant à un maître de forges un nombre de travailleurs défini pour chaque ouvrage?

En fait, il est impossible de déterminer l'effectif minimum de chaque navire; cet effectif est variable, pour deux navires de même tonnage, à la fois, suivant le genre de navigation ou de chargement, suivant la forme du gréement, le nombre des machines auxiliaires (treuils, cabestans), qui facilitent la manœuvre.

Faudrait-il, à chaque modification dans les appareils du navire ou à chaque changement dans le genre de chargement, faire reviser le tableau d'effectif? Ou bien cet effectif sera-t-il fixé en vue des cas les plus défavorables? C'est alors encourager l'armateur à ne pas améliorer l'installation de son bâtiment en y introduisant des appareils nouveaux simplifiant la manœuvre.

Les armateurs produisent des tableaux d'effectifs démontrant

que nos navires ont plus d'équipage que les bateaux étrangers similaires, que le matelot français coûte plus cher à nourrir que les marins étrangers, pour un moindre rendement.

L'armement a déjà tout intérêt à éviter le surmenage de ses hommes, car l'article 262 du Code de Commerce laisse à sa charge les frais de maladie des marins : sur la généralité des navires, on fait le quart par bordée; la durée de travail, que l'on veut fixer par la loi, existe, déjà consacrée par l'usage; il n'y a sur nos bâtiments aucun abus justifiant une législation.

Il faut, d'ailleurs, bien prendre garde d'imposer de nouvelles charges à un armement dont la situation est peu brillante. Une industrie terrestre ne souffrirait pas de charges semblables; on la protégerait sur le marché intérieur par des droits de douane; il en est autrement pour la marine; le fret est un article de concurrence dans le commerce extérieur; il ne faut pas placer nos armateurs dans une situation défavorable par rapport à l'armement étranger.

Les charges pesant sur la marine marchande française sont déjà excessives; elle supporte les taxes d'invalides, les taxes au profit de la Caisse de Prévoyance; la loi de 1793 lui impose de prendre les trois quarts de l'équipage parmi les inscrits; les frais de rapatriement, de traitement des marins, incombent à l'armement, sans compter les taxes fiscales diverses. L'état précaire de notre marine résulte encore de l'infériorité des voies ferrées et de l'outillage des ports, de la cherté des transports intérieurs, de l'absence de fret lourd d'exportation.

En voulant trop protéger le marin, on ruinera l'armateur et, finalement, l'inscrit, qui ne trouvera plus d'employeur.

Les armateurs aux grandes pêches et aux pêches de la Mer du Nord ont exposé la situation particulière de leurs navires, dont l'équipage est déterminé, non point d'après les nécessités de la navigation, mais d'après les besoins de la pêche; en outre, dans l'ensemble, les marins travaillent peu; sur les lieux de pêche, ils travaillent beaucoup si le poisson donne; mais le surcroît de travail est compensé par les journées de chômage.

On fait la pêche harenguière avec des navires de 130 tonnes, portant 20 hommes d'équipage, chiffre considérable.

Vingt-cinq Chambres de commerce ont pris part à la discussion. Toutes, sauf une, ont dénié à l'Etat le droit d'intervention dans les conditions du travail à bord; une seule Chambre, celle de Cambrai, a fait observer qu'une réglementation du travail atteignait déjà les adultes (loi Millerand-Colliard, 30 mars 1900), et qu'il avait fallu, dans les chemins de fer, industrie de transport, comme la marine marchande, prendre des mesures pour éviter le surmenage du personnel et ses conséquences pour la sécurité des voyageurs.

b) ARGUMENTS DES INSCRITS MARITIMES

La sécurité sur nos navires est insuffisante, particulièrement au point de vue des moyens de sauvetage; il n'y a d'ordinaire pas assez d'embarcations pour sauver tout le personnel et les passagers; en général, elles ne sont ni entretenues, ni visitées.

Quand le *Liban* s'engouffra, les naufragés, s'accrochant à l'un des canots, le cassèrent en deux; le bois tombait en poussière; d'ailleurs, l'insuffisance des équipages empêche d'armer toutes les embarcations de sauvetage; ce fut la cause des scènes affreuses de la *Bourgogne*, où les naufragés prirent d'assaut les canots, en coupant leurs palans. Les armateurs comptent sur les mécaniciens et les domestiques pour armer et conduire les embarcations, mais ce personnel en est bien incapable.

Les marins insistent sur cette insuffisance d'équipage; ils contestent les assertions contraires des armateurs en produisant des statistiques : sur le *Médoc*, par exemple, un chauffeur conduit de trois à quatre fourneaux; l'un d'eux est-il indisponible, six fourneaux doivent être chargés par un seul homme.

Le grand paquebot *Saghalien* (6.000 tonnes) navigue sur la ligne de Madagascar avec seulement vingt-six hommes (officiers compris) et trois novices.

Un grand voilier de 1.100 tonnes, gréé en trois-mâts barque, partait du Havre, en 1903, avec deux officiers, un maître, six matelots et un cuisinier; dans chaque bordée de quart, il n'y avait, dès lors, qu'un marin de disponible pour manœuvrer la voilure, monter sur toutes les vergues prendre des ris.

Enfin, M. Rivelli¹ établit la répartition du personnel des grands cargo-boats type *Médoc*, à l'entrée ou à la sortie des ports; il prouve que, pour affecter un seul homme à chaque treuil, il faut le concours des chauffeurs non de quart.

Les armateurs, dit-on, ne démontrent la supériorité des effectifs français qu'en faisant entrer en ligne de compte le personnel civil (maîtres d'hôtel, etc.), et parfois les indigènes.

Mais c'est particulièrement au cabotage que le surmenage est excessif; la succession rapide des périodes de mer et des relâches, avec les chargements, déchargements et formalités qui en résultent, conduit au surmenage des officiers et des marins; sur les lignes du golfe du Bénin, par exemple, on fait sept ou huit escales en vingt-six heures, non coupées par des repos; il en est de même à bord des caboteurs reliant Marseille à l'Algérie ou faisant les côtes Sud de France; certains vapeurs vont de Menton à Port-Vendres avec un seul officier, le capitaine, qui passe ses nuits sur la passerelle, dans un fauteuil. Ce surmenage du personnel est une grave cause d'insécurité; il fit que le grand vapeur la *Russie* s'échoua² sur la côte de Faraman, signalée cependant par un phare de 30 milles de portée; les marins arrivent à travailler 72 heures à la file et dorment à la barre.

Il n'y a qu'un remède à ces errements : une réglementation des effectifs et du travail, ménageant les intérêts des inscrits et de l'armement.

La durée du travail serait limitée; les dépassements donneraient droit à indemnité supplémentaire, sauf les cas de force majeure, qui, suivant la proposition de M. Rivelli, seraient limités à cinq : abordage, échouage, incendie, voie d'eau, avaries graves de machines.

Depuis plusieurs années, les Messageries Maritimes paient les heures supplémentaires, et cet usage a été généralisé à Marseille, en 1900, par un contrat collectif de travail conclu après les grèves.

Il ne s'agit donc que d'étendre une réglementation qui reçoit déjà une application assez large, sans inconvénients. On ne sau-

¹ Secrétaire général des syndicats d'inscrits.

² 7 janvier 1901.

rait craindre des conséquences défavorables à l'armement; la crise dans laquelle il se débat a pour causes réelles l'âpreté au gain et l'incurie de certains armateurs.

Sur la question de l'hygiène et de l'alimentation, les inscrits citent le cas de capitaines malhonnêtes détournant partiellement les fonds reçus pour nourrir les équipages : ils rappellent que des vivres gâtés ont été parfois distribués à Terre-Neuve et réclament un contrôle de l'alimentation, comme en Angleterre et en Allemagne.

Ils mentionnent également le danger de certains postes d'équipage, traversés par des tuyaux de vapeur, la mauvaise installation des lavabos, l'insuffisance du cube d'air dans les postes¹.

Enfin, des demandes diverses étaient émises sur des points de détails, tels que le repos hebdomadaire, la composition des Commissions de visite, les travaux supplémentaires d'entretien du gréement et des machines à assurer en dehors des quarts.

C) DÉPOSITIONS DES REPRÉSENTANTS DES ÉTATS-MAJORS

L'opinion des officiers devait présenter un grand intérêt; placés entre le capital et le travail, responsables de la conduite et de la sécurité du navire, mieux informés que les marins, ils sont plus aptes à donner la note juste, à discerner les éléments nécessaires d'une réglementation qui doit être une transaction entre les intérêts contraires des armateurs et des inscrits.

De l'avis des représentants des capitaines et officiers mécaniciens, l'insuffisance numérique des états-majors est manifeste, surtout au cabotage; le naufrage du *Liban* en est une conséquence. Le second capitaine peut difficilement participer au service des quarts, dont il est détourné par de multiples opérations administratives touchant la cargaison et le service intérieur; trop souvent, il faut alors appeler sur la passerelle des maîtres dont l'insuffisance technique est certaine : tel était le cas du *Liban* qui, malgré ses 2.308 tonnes, n'avait qu'un capitaine et un second.

Des caboteurs de 3.000 tonnes naviguent de Batoum à Arkan-

¹ Une dépêche ministérielle du 23 septembre 1907 constate que cette même année 1.152 pêcheurs de Terre-Neuve avaient été entassés sur la *Sylvie*.

gel; aucun règlement ne leur impose un état-major; en Allemagne, on imposerait même à un charbonnier un capitaine et deux officiers; en Angleterre, des navires de 600 tonnes ont quatre officiers.

C'est surtout dans la navigation au cabotage qu'il faut renforcer les états-majors : un capitaine et un second sont nécessaires aux navires qui restent sur la côte de France; il faut au moins un lieutenant en plus sur les caboteurs allant de Marseille en Algérie; actuellement, dans cette navigation, des officiers font 20 heures de quart par jour.

Quelques déposants demandent de limiter le nombre d'heures de passerelle à 8 sur 24, ou d'assurer, comme en Allemagne, 8 heures de repos par jour à chaque officier.

L'Association des capitaines au long cours propose de classer les navigations en six catégories suivant la distance et les mers traversées; à chacune des catégories correspondrait une composition d'état-major.

Elle réclame également l'obligation d'un diplôme pour conduire un yacht, tout comme on exige un certificat pour la conduite d'une automobile.

Les officiers mécaniciens demandent un mécanicien breveté par quart; à la rigueur, deux unités suffiraient au cabotage sur les navires qui mouillent chaque soir.

Quant à l'effectif des chauffeurs, les déposants estiment qu'il ne suffit pas de le déterminer par l'établissement d'une durée maximum de travail; il faut tenir compte aussi de l'intensité du travail fourni; par suite, calculer l'effectif en fonction de la force de la machine, de la surface de grilles ou de diamètre des fourneaux; normalement, on ne doit pas obliger un chauffeur à manœuvrer plus de quatre tonnes de charbon par jour.

Plusieurs associations réclament une meilleure nourriture pour les marins; des abus se sont produits de la part d'officiers chargés d'assurer la subsistance des équipages; un contrôle des vivres embarqués est nécessaire. De même faut-il exiger un approvisionnement de médicaments qui n'existe pas toujours au cabotage.

Les officiers confirment encore le mauvais état de certains logements affectés aux marins; un déposant a qualifié d'« ignobles » les conditions du logement sur les navires de Terre-Neuve.

Il est de même nécessaire de mieux réglementer la sécurité des navires. Ainsi, les assurances maritimes françaises se traitent à 10 et 11 p. cent; en Angleterre, le taux normal pour nos bâtiments est de 7 p. cent; pour les navires anglais et allemands, il est de 4 à 5 p. cent.

Les capitaines trouvent insuffisants les effectifs des équipages. Si, en apparence, les effectifs anglais sont souvent plus faibles que les nôtres, c'est qu'il est d'usage, sur les navires britanniques, de louer à chaque relâche des dockers pour assurer le chargement et le déchargement, travail qui, en France, incombe aux matelots. (Arrêt de Cassation du 3 mars 1902.)

Il ne semble point difficile de déterminer les effectifs, comme le propose le projet de loi; il suffirait, à cet effet, d'inspecter les navires en plaçant chaque marin au poste qui lui incombe dans les manœuvres difficiles, les entrées de port, par exemple.

Un seul groupement, l'Association Fédérative des Capitaines au long cours, émet des protestations contre le projet :

Il suffirait, dit-elle, de laisser au capitaine le choix des hommes; il en répond aux termes de l'article 223 du Code de commerce; le capitaine, responsable, doit seul juger des conditions du travail à la mer; il y a lieu de craindre que la réglementation proposée ne conduise à l'indiscipline.

La généralité des déposants est d'avis contraire :

Il existe certainement des abus dans la marine française, mais ceux qui les commettent se sont bien gardés d'aller présenter à la Chambre leurs tableaux d'effectifs. D'une manière générale, ce ne sont pas les armateurs sérieux venus déposer contre le projet qui ont à redouter la loi sur les effectifs; mais beaucoup d'autres qui sont restés dans l'ombre.

Le législateur doit prévenir les abus.

XXXVII. — ENSEIGNEMENTS A TIRER DE L'ENQUÊTE

Bien que les dépositions des inscrits manquent de l'unité de vues très grande qui inspira les représentants de l'armement et que les rivalités existant entre diverses catégories de navigateurs aient parfois influencé les réponses de ces derniers, sans profit

pour la discussion, on peut cependant tirer de l'enquête de 1903 des conclusions suffisamment nettes.

Il est acquis que, si les armateurs ont, en majorité, le souci d'assurer la sécurité de leurs navires et le bien-être de leurs marins, il n'en résulte pas moins qu'il existe dans notre marine marchande de mauvais errements relatifs à la sécurité des bâtiments, à l'insuffisance du matériel et spécialement des moyens de sauvetage, à l'alimentation des marins, au travail qui leur est imposé et aux conditions de leur logement à bord; sur ce point même, de très sévères appréciations ont été portées.

Le surmenage des officiers est également démontré, particulièrement dans la navigation au cabotage.

L'enquête est moins concluante sur la composition des équipages, dont les effectifs seraient, en France, un peu supérieurs à ceux de l'étranger; mais il est certain qu'en France, comme à l'étranger, il y a toujours trop peu de marins pour armer les canots de sauvetage.

Le mode de détermination des effectifs, tel qu'il est prévu par le projet de loi, est discuté : on invoque la difficulté de fixer à l'avance, pour chaque navire, l'équipage minimum nécessaire suivant les conditions de navigation; mais il reste établi que, pour limiter le surmenage, il ne suffit pas de limiter la durée journalière du travail; particulièrement dans les chaufferies, il faut une réglementation plus précise.

En résumé, la plupart des arguments sur lesquels se base l'opposition absolue des armateurs sont mal fondés. Une législation judicieuse, analogue à celle des pays voisins, ne peut nuire sensiblement à l'armement; en augmentant la sécurité de la navigation, elle accroîtra la confiance des passagers et des affréteurs.

XXXVIII. — DÉPÔT DU RAPPORT¹ ET VOTE DU PROJET DE LOI PAR LA CHAMBRE

La Commission de la marine à la Chambre adopta presque textuellement le projet de loi; elle déclara avoir fait une œuvre im-

¹ Documents parlementaires (Chambre), n° 1836, séance du 13 juillet 1905.

partiale, et malgré ses sympathies pour les inscrits, s'être gardée de porter atteinte à l'armement.

Notre commerce maritime, ajouta-t-elle, l'industrie des transports, ne peuvent que gagner, à notre avis, à l'accroissement de sécurité que l'adoption des nouvelles mesures leur fournira.

Nous avons la ferme confiance que ce surcroît de précautions nécessaires, en ménageant davantage les forces de nos braves marins, qui ont droit à la protection cordiale de la République, en sauvegardant plus d'existences, assurera à nos transports une clientèle plus considérable.

Le projet fut voté sans discussion, le 27 février 1906, après déclaration de l'urgence.

CHAPITRE IX

Le projet de Loi devant les Commissions du Sénat

XXXIX. — MODIFICATIONS APPORTÉES AU PROJET DE LOI PAR LA COMMISSION DE LA MARINE¹

Le projet très bref adopté par la Chambre devait être complètement transformé par le Sénat; la loi actuelle est, en fait, l'œuvre de la haute assemblée.

Nous avons dit que le projet de 1903, hâtivement déposé sous la pression des grèves de Marseille, s'occupait surtout de réglementer les effectifs; c'est accessoirement qu'il visait les questions de sécurité; le projet rédigé par M. de Lanessan en 1901, et devenu caduc, était au contraire muet sur la réglementation du travail, mais il organisait les visites initiales des navires, les visites périodiques, qu'il rendait plus efficaces; il s'occupait des aménagements, de l'hygiène. Il marquait une tendance réelle, mais incomplète encore, vers l'unité de la réglementation et l'unité des Commissions de visite, sous la direction du Ministre de la Marine. Toutefois, la surveillance des appareils moteurs continuait de relever des Travaux publics.

La Commission du Sénat a, en fait, fondu les deux projets de loi et les a complétés en s'inspirant des législations étrangères.

¹ Documents parlementaires (Sénat), annexe n° 46 de 1907, p. 22.

Plusieurs avant-projets ont été alors élaborés et soumis successivement aux groupements syndicaux intéressés. Ces laborieuses études et discussions durèrent près d'un an.

Nous allons examiner quelles sont les idées directrices du nouveau projet, en étudiant les passages principaux du rapport de M. le Sénateur Chautemps.

XL. — CRÉATION D'UNE INSPECTION DE LA NAVIGATION

La visite de départ prévue par l'article 225 du Code de Commerce était devenue annuelle depuis 1893, en ce qui concerne les bâtiments au long cours; or, le délai d'un an est beaucoup trop grand; en outre, l'indépendance des capitaines visiteurs avait été fort discutée lors de l'étude des projets de 1892 et de 1901.

La Commission du Sénat s'est préoccupée à la fois de rétablir la visite avant chaque départ et d'en confier le soin à un fonctionnaire indépendant et de nouvelle création : l'Inspecteur de la Navigation. Il en est de même en Angleterre, où un agent du Board of Trade visite tout navire, même étranger, en partance, et en interdit le départ, s'il estime que les conditions du chargement et d'armement ou l'effectif insuffisant de l'équipage mettent le bâtiment dans un état d'insécurité.

Comme en Angleterre et en Allemagne, l'équipage pourra provoquer la visite de navires en mauvais état; en outre, les décisions des inspecteurs pourront donner lieu à recours devant une Commission locale et éventuellement une Commission supérieure réunie à Paris.

XLI. — VISITE DES NAVIRES

1° AVANT LA PREMIÈRE MISE EN SERVICE

La Commission a pensé qu'une visite minutieuse des navires, lors de leur construction ou de leur acquisition à l'étranger, était la meilleure garantie de leur sécurité ultérieure.

Sur ce point, la législation précédente n'avait rien prévu. Le rapporteur proposa d'organiser des Commissions composées de personnes indépendantes, officiers, fonctionnaires, experts, etc.,

qui examineraient les nouveaux navires, au point de vue du bon état de la construction, du cloisonnement, de l'habitabilité, du matériel d'armement, des engins de sauvetage, de l'emplacement de la ligne de tirant d'eau maximum.

En France, comme en Angleterre, se pose la question de la validité des certificats délivrés par les sociétés de classification. La Commission proposa de prendre ces certificats en considération, dans certaines limites; tout navire recevant la première cote de l'une des sociétés agréées par le Ministre de la Marine serait dispensé des épreuves relatives à la constatation du bon état de la coque, du cloisonnement et des machines. L'inspection serait alors réduite aux questions d'hygiène, d'effectif, d'alimentation, de matériel d'armement.

La Commission du Sénat réalisait, en outre, l'unité de visite, sous la direction d'un seul ministère.

2° VISITES ULTÉRIEURES

Le régime des visites annuelles déjà organisé par la loi allait être fortifié et précisé par l'organisation de Commissions indépendantes, ayant le droit d'examiner les navires tantôt à sec, tantôt à flot; ainsi les visites annuelles cessaient d'être une simple formalité.

XLIII. — RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL

Deux méthodes pouvaient être envisagées pour limiter le travail des marins :

1° Ou bien déterminer d'une façon précise l'effectif minimum nécessaire à chaque navire;

2° Ou bien fixer la durée du travail journalier comme en Allemagne et laisser aux Inspecteurs de la Navigation, comme en Angleterre, le soin de retenir les navires ayant un équipage insuffisant.

Devant les protestations élevées contre le mode de réglementation directe, la Commission de la marine proposa le système anglais, qui laisse le soin aux Inspecteurs de la Navigation d'adap-

ter leurs exigences aux besoins réels résultant du tonnage du navire et de son genre de chargement ou de navigation.

La durée du travail inscrite au projet de loi a été maintenue sans difficulté; il résulte, en effet, de la consultation des marins et des armateurs, que le projet consacre tout simplement les usages.

Au contraire, alors que le projet de M. Pelletan n'avait prévu aucun effectif réglementaire pour les officiers, la Commission du Sénat, frappée du surmenage imposé aux états-majors, du danger résultant de la présence sur la passerelle de marins ignorants chargés de remplacer les officiers manquants, résolut d'établir une réglementation directe et précise « pour mettre fin à un état de choses aussi périlleux qu'inhumain ».

Sur ce point, le projet modifié a suivi pas à pas l'arrêté du Conseil fédéral allemand étudié plus haut.

On s'est borné à définir les zones de navigation prévues par le décret allemand de façon à les adapter à la législation française, telle qu'elle résulte de la loi du 30 janvier 1893, article premier, modifiée par celle du 19 avril 1906, article 15, qui distingue : le long cours, le cabotage international, le cabotage national.

Toutefois, le projet a prévu des exigences spéciales pour les navires pratiquant le cabotage et s'écartant de plus de 400 milles de tout port français, allant par exemple de Brest en Méditerranée.

Le rapporteur réclamait encore plus de garanties de savoir et d'expérience de la part des officiers et l'exécution de la réforme de l'enseignement de la navigation, réforme ordonnée en principe par la loi de finances de 1906.

Quatre questions particulières, touchant la réglementation du travail, ont donné lieu à discussion et méritent une mention spéciale : les travaux supplémentaires, les cas de force majeure entraînant des heures supplémentaires non rétribuées, le repos hebdomadaire, la protection des novices et des mousses.

XLIII. — TRAVAUX SUPPLÉMENTAIRES

Le projet de M. Pelletan comportait des rémunérations supplé-

mentaires chaque fois qu'un marin était employé en dehors de sa spécialité.

Or, en dehors des travaux du chargement, qui sont reconnus par la jurisprudence comme faisant partie du métier de marin, on ne peut guère envisager que les travaux de peinture et d'entretien. Il est d'usage, en France, aussi bien dans la marine de commerce que dans la marine militaire, de les laisser à la charge des marins; la Commission n'a pas voulu innover.

Elle a admis aussi que la bordée de quart assurerait, comme en Allemagne, le service des escarbilles; mais sur la question de la propreté des machines, elle s'est montrée hésitante devant les protestations des armateurs.

En Allemagne et en Angleterre, le menu entretien des machines n'incombe pas normalement au personnel, qui doit seulement les heures de quart. La Commission s'est tenue, finalement, à un moyen terme et a proposé d'imposer sans rétribution une heure supplémentaire de propreté et d'entretien au personnel chauffeur toutes les fois que le service sera réglé à trois quarts, ce qui est le cas général.

CAS DE FORCE MAJEURE

Une réglementation du travail à bord doit présenter une certaine souplesse; on ne saurait admettre qu'en cas de danger compromettant le navire un marin refuse le service en objectant qu'il a accompli dans la journée la durée légale du travail. M. Rivelli, secrétaire général des syndicats maritimes, avait lui-même rappelé « qu'en cas de danger le marin ne s'appartient plus, qu'il se doit, corps et âme, au salut commun; qu'à la mer, il ne doit y avoir qu'une volonté : celle du capitaine ».

Aussi, lors de l'enquête de 1903, les marins avaient proposé d'admettre cinq cas de force majeure, dans lesquels le travail supplémentaire pourrait être exigé sans rétribution.

La Commission, en retenant les cas de force majeure, a entendu en donner une définition plus large que celle ordinairement admise par la jurisprudence, en matière de contrats notamment; il a été spécifié que l'on engloberait dans les cas de force majeure

certaines circonstances pressantes obligeant, par exemple, à ser-rer précipitamment une tente qui va être emportée par le vent, ou à hisser une embarcation, par gros temps, quand la bordée de quart est insuffisante.

Ce sont là des cas où la marine de guerre elle-même fait appel au concours de tout l'équipage.

Mais il reste entendu que le travail supplémentaire sera rétri-bué quand le prétendu cas de force majeure résultera d'une pra-tique défectueuse du commandement ou de l'armement, obli-geant par exemple le navire à appareiller avant d'avoir pris le temps d'arrimer et de saisir le matériel pour la mer. L'équipage obéira toujours; c'est au retour, à terre, qu'il réclamera.

Ainsi la discipline est sauve.

REPOS HEBDOMADAIRE

Dès 1903, les inscrits avaient réclamé le repos hebdomadaire; au moment de l'examen du projet par le Sénat, la loi du 13 juillet 1906 venait d'être votée; il parut opportun d'étendre aux marins, sous certaines réserves, le bénéfice de la législation nouvelle.

PROTECTION DES NOVICES ET DES MOUSSES

Bien que, dès le 2 novembre 1892, la loi protectrice des femmes et des enfants employés dans l'industrie eût interdit l'admission des apprentis avant l'âge de treize ans ou exceptionnellement de 12 ans et, dans tous les cas, exigé la constatation de leur aptitude physique, la loi du 24 septembre 1896 avait maintenu pour l'ins-cription provisoire l'âge de dix ans.

Il est hors de doute que la vie à bord, et particulièrement sur les navires de grandes pêches est excessivement pénible. Comme l'a fait remarquer le rapporteur du projet de loi, l'habitation dans des postes d'équipage exigus facilite la contagion de la tubercu-lose, si fréquente dans la marine; il y avait, de ce côté encore, un véritable danger pour les enfants.

La Commission du Sénat a donc, à juste titre, étendu aux mous-ses les dispositions protectrices de la loi du 2 novembre 1892; elle

a même proposé l'interdiction de l'embarquement des mousles avant quinze ans pour les pêches de Terre-Neuve et d'Islande.

En résumé, la Commission de la Marine, d'accord avec le Ministre de la Marine, M. Thomson, s'est inspirée à la fois du souci de donner satisfaction à toutes les exigences les plus raisonnables des armateurs et à toutes les demandes, en général très justifiées, formées par les marins. En fait, on s'est beaucoup inspiré des législations des deux grands Etats maritimes d'Europe, en appliquant même à notre armement une réglementation moins sévère qu'en Allemagne. Comme l'a dit M. Thomson, la Commission a fait « une véritable œuvre de conciliation, une transaction heureuse, qui ne risque de froisser aucun intérêt ». Cependant, l'armement estima devoir protester avec véhémence; le Comité central des armateurs rédigea une protestation qui fut adressée aux sénateurs et accueillie par la Commission sénatoriale dite de la Marine Marchande, chargée d'étudier le projet, devenu la loi du 19 avril 1906, sur les primes à la construction et les compensations d'armement.

XLIV. — AVIS DE LA COMMISSION DE LA MARINE MARCHANDE¹

M. le sénateur Cabart-Denneville a cru devoir accueillir les doléances des armateurs et les a presque toutes reproduites dans son rapport : protestation contre les nouvelles conditions exigées pour la construction des navires, et pour leur cloisonnement, contre le coût élevé des engins de sauvetage, radeaux, ceintures, qui allaient être rendus réglementaires, contre les taxes de visite des navires.

Mais c'est surtout la réglementation nouvelle du travail qui a donné lieu à de vives observations et à des évaluations, à notre avis, très erronées des dépenses supplémentaires imposées à l'armement par les nouvelles conditions. La limitation de la durée de travail et le repos hebdomadaire entraîneraient 4.500.000 fr. de dépenses; l'accroissement des effectifs (état-major et équipage), 1.300.000 francs; les frais supplémentaires pour la tenue en état des machines, 1.300.000 francs; le nouveau mode de calcul de la

¹ Documents parlementaires, annexe 80, 1907, p. 59.

rétribution des heures supplémentaires, en y faisant entrer le prix de la nourriture, 1.800.000 francs.

Finalement, le rapporteur conclut que ces dépenses, s'ajoutant aux charges résultant des versements à la Caisse des Invalides et à la Caisse de Prévoyance des Marins Français, atteindraient un total de 13.800.000 francs.

Les évaluations qui précèdent étaient évidemment arbitraires et ont été contredites par d'autres documents postérieurs; ainsi, en 1911, le rapporteur du budget du Commerce à la Chambre¹ évalue à 13 millions environ les charges *totales* imposées à l'armement. Dans un article peu suspect de tendresse pour le « Socialisme d'Etat », M. Le Bon évalue à 11 millions le surcroît de dépenses imposées par les lois sociales aux armateurs (*L'Evolution latine du Socialisme, Revue hebdomadaire* du 19 août 1911).

Les adversaires de l'intervention de l'Etat dans le domaine de l'industrie maritime présentent la question sous un jour incomplet, quand ils mentionnent seulement les charges imposées aux armateurs par les lois protectrices des marins; ils oublient que l'Etat accorde à l'armement des subventions considérables.

Au budget de 1912 (*Journal Officiel* du 28 février 1912, page 1866), on peut relever les indications ci-après :

MINISTÈRE DU COMMERCE

CHAPITRE XLIII. — Encouragement aux pêches maritimes.	5.350.000 fr.
CHAPITRE XLIV. — Subvention à la marine marchande (primes à la construction).....	11.000.000 fr.
CHAPITRE XLV. — Subvention à la marine marchande (primes à la navigation et compensations d'armement). ..	21.900.000 fr.

SOUS-SECRÉTARIAT DES POSTES ET TÉLÉGRAPHES

CHAPITRE XXXVIII à XLVII. — Subventions aux services de navigation.....	27.668.326 fr.
TOTAL.....	65.918.326 fr.

¹ M. Raoul Péret.

Soit, au total, près de 66 millions de subventions distribuées par l'Etat¹.

On voit que dans ces conditions l'honorable M. Chautemps était fondé à qualifier très sévèrement la protestation de la dernière heure, rédigée par le Comité central des armateurs.

CHAPITRE X

DISCUSSION DU PROJET PAR LE SÉNAT²

XLV. — La discussion devant le Sénat fut courte, la Commission ayant donné satisfaction par avance à la plupart des amendements déposés et ayant tenu compte, pour rédiger le projet, des observations présentées par les groupements patronaux et maritimes.

Nous n'examinerons ici que les parties de la discussion pouvant présenter un intérêt au point de vue de l'application de la loi :

- a) Régime spécial à la navigation de plaisance;
- b) Délais imposés à l'inspecteur de la navigation pour effectuer les visites de partance;
- c) Service de veille du navire amarré dans le port;
- d) Repos hebdomadaire;
- e) Pénalités applicables aux membres des Commissions de visites.

a) LA LOI DOIT-ELLE S'APPLIQUER A LA NAVIGATION DE PLAISANCE?

Ce point a été discuté.

M. Pichon, sénateur du Finistère, estimait, en effet, que réglementer cette navigation facultative, ce serait la ruiner. Le rapporteur et le Sénat ont pensé qu'il fallait au contraire soumettre

¹ Nous devons rappeler ici que le budget général supporte diverses charges, au profit des marins du commerce et, indirectement, de l'armement, qui peut ainsi recruter plus facilement ses équipages. La Caisse des Invalides reçoit, en 1912, une subvention de 15 millions, et la Caisse de Prévoyance des marins français une subvention indirecte de près d'un million, prélevée, en fait, sur le budget du matériel de la marine militaire. (Loi du 29 décembre 1905, article 2, § 5°.)

² Séance du 22 mars 1907 et jours suivants.

la navigation de plaisance à toutes les obligations relatives à la sécurité, mais non à celles qui ont trait à la durée du travail. La nature même de la navigation des yachts conduira rarement à surmener les équipages.

A l'occasion de la discussion de l'article 21, fixant la composition des états-majors, plusieurs sénateurs proposèrent de dispenser la navigation de plaisance des dispositions de cet article.

Le rapporteur fit observer que les marins embarqués sur des yachts pouvaient courir des dangers, s'ils étaient exclusivement commandés par des propriétaires armateurs, qu'il fallait donc réglementer. D'ailleurs, bien peu de yachts dépassant 200 tonnes, l'article 21 ne serait guère gênant pour la navigation de plaisance.

Le Ministre de la Marine, tout en déclarant qu'il serait draconien d'appliquer à cette navigation toutes les obligations de la loi nouvelle, estima qu'il faudrait des garanties et qu'on les trouverait dans un règlement d'administration publique; cet avis a prévalu.

b) DÉLAIS DANS LESQUELS L'INSPECTEUR DE LA NAVIGATION POURRA VISITER LES NAVIRES SUR PLAINTÉ DES ÉQUIPAGES

Plusieurs sénateurs, préoccupés de voir retarder le départ d'un navire par l'envoi tardif d'une plainte mal fondée émanant de l'équipage, proposèrent d'établir un délai de forclusion de 24 heures. Le Ministre fit observer qu'un délai de l'espèce ne pouvait être établi; il citait le cas de viande corrompue et d'eau croupie embarquées en mars 1905 à Saint-Malo, sur une goélette d'Islande, quelques instants avant le départ; il est hors de doute que, pour exercer sa mission, l'Inspecteur de la Navigation ne peut être entravé par une question de délai; la plainte devant être précise et circonstanciée, les recherches de ce fonctionnaire seront faciles et rapides.

Tel a été l'avis du Sénat.

c) SERVICE DE VEILLE DU NAVIRE AMARRÉ DANS LE PORT

Ce service doit-il compter dans la durée journalière du travail?

M. Lacour-Grandmaison émit l'opinion que ce service de simple

garde, en vue d'éviter un abordage ou un incendie, n'est pas fatigant et, par suite, devait pouvoir être exigé à titre de supplément.

Le rapporteur et plusieurs sénateurs répliquèrent qu'un service exigé, par exemple, entre une heure et trois heures du matin, et entraînant une responsabilité, était assez lourd.

Finalement, l'article 27 fut voté en ce sens, interdisant d'exiger, au mouillage, des hommes du pont, plus de dix heures de travail, temps de veille compris.

En outre, le Sénat a décidé que les mécaniciens seraient tenus de fournir seulement huit heures par jour au mouillage, et l'assimilation avec les marins du pont a été repoussée, pour compenser la tâche excessive qui incombe en mer au personnel des machines.

(A suivre.)

LA TABLE DE POINT SPHÉRIQUE

OU

Essai d'une Navigation sans logarithmes

 (Suite ¹)

Autre genre de calcul de point horaire

Dans la série à équidistance, après qu'on a calculé h_a , on peut chercher à quelle heure M du compteur elle correspond.

Il faut alors revenir, comme il a été fait au calcul d'état absolu, à la latitude exacte, puis « faire valoir » le résultat de la correction globale due à la réfraction, à la parallaxe, au demi-diamètre, à l'élévation de l'œil, et à l'erreur instrumentale.

On obtient ainsi une hauteur instrumentale h_i , et l'on cherche, par interpolation dans la série, l'heure M_o , à laquelle elle correspondrait. Il en résulterait :

$$M_o + (\text{tmp} - M) + \text{avance} = t$$

et comme, à cet instant, l'angle horaire est T_a , l'argument rond de la table, on aurait

$$g = t - T_a.$$

Ce procédé n'est applicable qu'aux séries présentant une réelle sécurité, c'est-à-dire aux séries faites au moment des circonstances favorables avec équidistance des heures à peu près réalisées.

Dans nos régions, en été, l'équidistance de $0^{\circ}02'$ correspond à des intervalles d'une douzaine de secondes de temps. Il ne faut naturellement jamais faire d'extrapolation; aussi est-il bon de prolonger les séries à 21 hauteurs donnant 20 intervalles qui doivent être tous presque égaux.

¹ *Revue Maritime* de Juillet-Septembre-Octobre-Novembre-Décembre.

Le procédé n'est pas applicable à la série défectueuse donnée plus haut par l'auteur, mais à titre d'indication, il fait remarquer que la lecture $(56^{\circ}40',8)$ aurait correspondu à une heure M_0 telle que

$$\begin{aligned} M_0 &= 7^{\text{h}}37^{\text{m}}05^{\text{s}},6 + 20^{\text{s}},56 \times \frac{0,8}{5'} \\ &= 7^{\text{h}}37^{\text{m}}05^{\text{s}},6 + 3^{\text{s}},3 = 7^{\text{h}}37^{\text{m}}08^{\text{s}},9 \end{aligned}$$

L'intervalle de $20^{\text{s}},56$ est d'ailleurs le dixième de l'intervalle total. L'intervalle existant, qui est justement le plus défectueux de toute la série, aurait été de $22^{\text{s}},4$ et fourni $M_0 = 7^{\text{h}}37^{\text{m}}09^{\text{s}},1$. L'état absolu correspondant aurait été :

$$20^{\text{h}}52^{\text{m}}45^{\text{s}},4 - 7^{\text{h}}37^{\text{m}}09^{\text{s}} = 1^{\text{h}}15^{\text{m}}36^{\text{s}},4.$$

Il ne faut pas, de cet exemple, conclure qu'on puisse utiliser le procédé pour le calcul d'état absolu; ce serait trop contraire à l'idée directrice qui doit présider à sa recherche, et qui est l'obtention d'un grand nombre de comparaisons distinctes.

Calcul du point méridien d'une observation

Ce point est habituellement appelé point déterminatif en latitude. M. Rippoll l'a heureusement baptisé, en l'appelant point méridien.

La méthode ne permet que l'emploi d'une hauteur unique et non d'une série. Le calcul ne devant d'ailleurs se faire que dans le voisinage du méridien, la variation de hauteur est très faible, et l'observateur doit prendre cette hauteur unique avec un soin analogue à celui qu'on accorde à la méridienne.

Faisant choix de la longitude auxiliaire qui arrondit l'angle horaire, l'observateur effectue avec ce dernier argument de la table de point sphérique et une déclinaison auxiliaire d_a arrondie à la dizaine de minutes la plus proche, la première entrée Leblanc lui fournissant

$$c, b \text{ et } S_0.$$

Effectuant provisoirement $c+l$, il ouvre la table de point sphérique aux arguments b et $(c+l)$ et y cherche à vue, en tableau Z, l'élément S'' lui donnant l'angle à l'astre

$$S = S_0 + S''.$$

Il fait alors valoir, au moyen du tableau d'interpolations, la hauteur vraie corrigée de $(d-d_a) \cos S$ et $(b-b_a) \sin S'$, et obtient une valeur h'_v dont il cherche la valeur la plus voisine dans les nouveaux éléments b' de la table, à la page ouverte pour la seconde entrée et sur la ligne b_a la plus proche de la valeur obtenue comme b de la première entrée.

Soit h' cette valeur, on a :

$$\Delta h = h'_v - h'$$

et, d'après les règles générales de l'interpolation

$$\Delta h = \Delta (c + l) \sin c'$$

c'est-à-dire

$$\Delta (c + l) = \Delta h \operatorname{cosec} c'.$$

Le tableau général d'interpolation donne la valeur du résidu $\Delta (c + l)$ en cherchant sur la ligne de c' lu à gauche la valeur la plus voisine de Δh et en remontant à la ligne des arguments supérieurs.

EXEMPLE. — Soit :

$$l_e = 20^\circ \text{ S} \quad P_a = 35^\circ 00' \text{ E} \quad d = 29^\circ 43',2 \text{ N}$$

et supposons que la hauteur vraie corrigée soit $h_v + 30^\circ 05',9$.

Avec $d_a = 29^\circ 40'$ et $P = 35^\circ 00' \text{ E}$, on trouve :

$$c = + 55^\circ 11',2 \quad b = 29^\circ 53',6 \quad S_o = + 19^\circ,1.$$

On a provisoirement $c + l_e = 55^\circ 11',2 - 20^\circ = 35^\circ 11',2$ et pour $b_a = 29^\circ 50'$ et $c + l_a = 35^\circ 10'$, on trouve $S'_o = + 19^\circ 3$.

Il en résulte $S = S_o + S'_o = 38^\circ,4$.

Faisant valoir h_v , on a :

		$h_v = 30^\circ 05',9$
Pour $d - d_a$:	$- (- 3',2 \cos 38^\circ,4)$	$+ 2',5$
Pour $b - b_a$:	$- (- 3',6 \sin 19^\circ,3)$	$+ 1',2$
		$h'_v = 30^\circ 09',6$

Sur la ligne $29^\circ 50'$, la valeur la plus proche est, à l'angle $35^\circ 20'$

$$h' = 30^\circ 06',7$$

fournissant l'excédent

$$\Delta h = 2',9.$$

L'élément c' correspondant (l'amplitude de l'astre) est 55° et, dans le tableau d'interpolations, à la ligne 55° , on trouve que la valeur $2',9$ correspond à l'argument supérieur $3',6$.

On a donc :

$$c + l = 35^\circ 23',6$$

Et, comme

$$c = 55^\circ 11',2$$

il en résulte :

$$l = -19^\circ 47',6$$

c'est-à-dire :

$$l = 19^\circ 47',6 \text{ Sud.}$$

Le calcul logarithmique de la formule de Borda

$$\sin(c + l) = \sin h \cos c \operatorname{cosec} d$$

dans laquelle

$$\operatorname{tg} c = \cotg d \cos T$$

fournit :

$d \ 29 \ ^\circ 43',2$	— T	$0,24348$	— S	$0,30473$
$P = 35^\circ$	C	$\bar{1}.91336$		
		$\log \operatorname{tg} c = 0,15684$		
		$c = 55^\circ 07',7$	C	$\bar{1}.75720$
$h = 30^\circ 05',9$			S	$\bar{1}.70026$
				$\log \sin(l + c) = \bar{1}.76219$
				$c + l = 35^\circ 20',1$

Il en résulte :

$$l = (c + l) - c = 35^\circ 20',1 - 55^\circ 07',7 = 19^\circ 47',6 \text{ Sud.}$$

L'emploi du procédé Thomson fournirait un résultat un peu plus rapide.

Ayant effectué la première entrée Leblanc, on choisirait les arguments ronds $b_a = 29^\circ 50'$ et $c_a = 90^\circ - 55^\circ 10'$ (c'est-à-dire qu'on prendrait en bas l'argument rond $55^\circ 10'$), pour trouver à nouveau :

$$c_1 = +55^\circ 03',6 \quad d_a = b_1 = 29^\circ 42',1 \quad S_1 = +19^\circ,1$$

d'où

$$P = 90^\circ - c_1 = 34^\circ 56',4 \text{ E} \quad d_a = b_1 = 29^\circ 42',1 \text{ N.}$$

Puis, à la même ligne b_a , on chercherait dans les environs de la colonne $c_a + l_a = 55^{\circ}10' - 20^{\circ} = 35^{\circ}10'$ l'élément b le plus voisin de h_v .

On trouve, à la colonne $35^{\circ}20'$:

$$\text{Amplitude } c_s = 54^{\circ},9 \quad \text{Hauteur } b_s = 30^{\circ}06',7 \quad S'_s = 19^{\circ},4.$$

Il en résulte :

$$S = S_s + S'_s = 38^{\circ},5$$

et la hauteur à chercher est, en faisant valoir de $d_a - d = -1',1$:

$$h' = h_v - (-1',1 \cos 38^{\circ},5) = 30^{\circ}05',9 + 0',9 = 30^{\circ}06',8.$$

L'excédent sur b_s est de $0',1$ et correspond (ligne 55° du tableau d'interpolations) à $0',1$ de résidu d'angle.

On a, en définitive :

$$c + l = 35^{\circ}20' + 0',1 = 35^{\circ}20',1$$

et

$$l = 35^{\circ}20',1 - 55^{\circ}10' = 19^{\circ}49',9 \text{ Sud.}$$

Le calcul logarithmique fournirait

$$l = 19^{\circ}50' \text{ S.}$$

L'azimut de l'astre est, d'ailleurs, égal à $90^{\circ} - c_s$, c'est-à-dire :

$$Z = N 35^{\circ},1 \text{ E.}$$

L'éloignement du méridien est tel qu'il faudrait préférer le calcul habituel du point rapproché.

Les emplois ci-dessus indiqués de la table de point sphérique ne sont pas, malgré leur nombre, les seuls utilisables. On peut encore chercher à résoudre le triangle sphérique de position comme on a résolu le grand cercle dans la navigation orthodromique.

On voit, en se reportant à la figure 26, que le sommet K de l'angle droit du triangle PKS résolu dans la première entrée du procédé Leblanc est le vertex du grand cercle KSE, dans une sphère de pôle Z. La valeur correspondant à celle de la colatitude serait celle de l'arc $ZK = (l + c) - 90^{\circ}$, à mettre en cohypoténuse; et si l'on cherche en tableau c la valeur la plus voisine

de la hauteur observée h , on trouverait en angle la valeur de l'azimut, et en tableau Z la valeur de la distance b au méridien, qui permettrait de déterminer, en revenant à la première entrée, des valeurs nouvelles de déclinaison et angle au pôle.

L'auteur ne s'étend pas sur le procédé, intéressant au point de vue géométrique, mais sans utilité pratique, car il serait plus utilisable sous les formes tabulaires de Thomson et Delafon, que l'auteur n'a pas cru devoir adopter.

Il pense d'ailleurs que la souplesse de la table permettra d'autres essais; il doute qu'aucun d'eux soit supérieur, en simplicité, à la réelle invention de M. Souillagouët, auquel il tient, une fois de plus, en terminant, à rendre l'hommage le plus respectueusement reconnaissant, puisque c'est la seule utilisation des tables du point auxiliaire qui lui a donné l'idée et le courage de mener à bonne fin le calcul de son œuvre, représentant un effroyable total de sept années de calculs.

Il reste d'ailleurs tout attristé à la pensée que l'œuvre du Maître est, bien qu'existante, relativement peu connue et utilisée.

La plupart des calculs faits avec la table de point sphérique pourraient, avec une précision moindre, être résolus avec les tables du point auxiliaire. Et l'accueil indifférent fait à celles-ci n'a pas permis à l'auteur de celles-là d'être soutenu, pendant sa longue gestation intellectuelle, par ce divin rayon d'espérance qu'aurait apporté l'espoir d'un succès de librairie. Il craint que son « enfant spirituel » ne soit mort-né!

Cet enfant est actuellement un manuscrit de 480 pages, avec lequel l'auteur a fait, en juillet et août 1913, à bord du yacht *Pourquoi Pas?* commandé par le docteur J.-B. Charcot, l'intéressante croisière d'instruction des capitaines au long cours, de Boulogne à Saint-Malo, en passant par Edimbourg, les Shetland, les Féroé, la terre de Jean Mayen et l'Islande. C'est au pied du grand géant de Beerenberg, par 71° de latitude Nord, qu'ont été recopiées les quatre pages de table dont les photographies accompagnent ce travail, fait lui-même six mois auparavant, mais non édité par suite de la défectuosité des pages primitivement adressées à la *Revue Maritime*.

L'impression de l'auteur, après essai à la mer, est que nul procédé actuel n'est supérieur, en simplicité, en rapidité, en sécu-

rité, à celui qu'il a créé en voulant perfectionner l'œuvre incomplète de M. Souillagouët.

Le manuscrit revêt la forme indiquée dans cette étude, c'est-à-dire avec ploiment n'existant que pour des cohypoténuses supérieures à 30° . Il compte 480 pages : les 180 premières sont consacrées aux hypoténuses de 0° à 20° , celles de 0° à 10° en pages de gauche, celles de 10° à 20° en pages de droite, le degré d'angle étant commun aux deux pages; les 150 pages suivantes sont consacrées aux hypoténuses de 20° à 40° , dans des conditions identiques, sauf les 30 dernières, réservées à cause du ploiment aux seules cohypoténuses de 20° à 30° ; les 90, puis 50 pages suivantes sont consacrées aux cohypoténuses de 40° à 60° , puis de 60° à 80° ; les 10 dernières pages sont consacrées aux cohypoténuses de 80° à 90° .

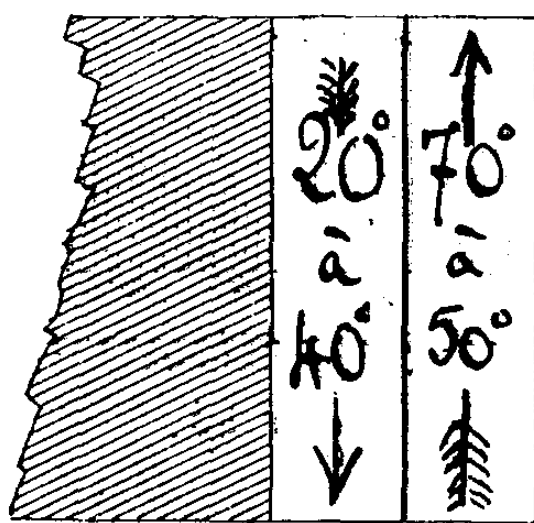
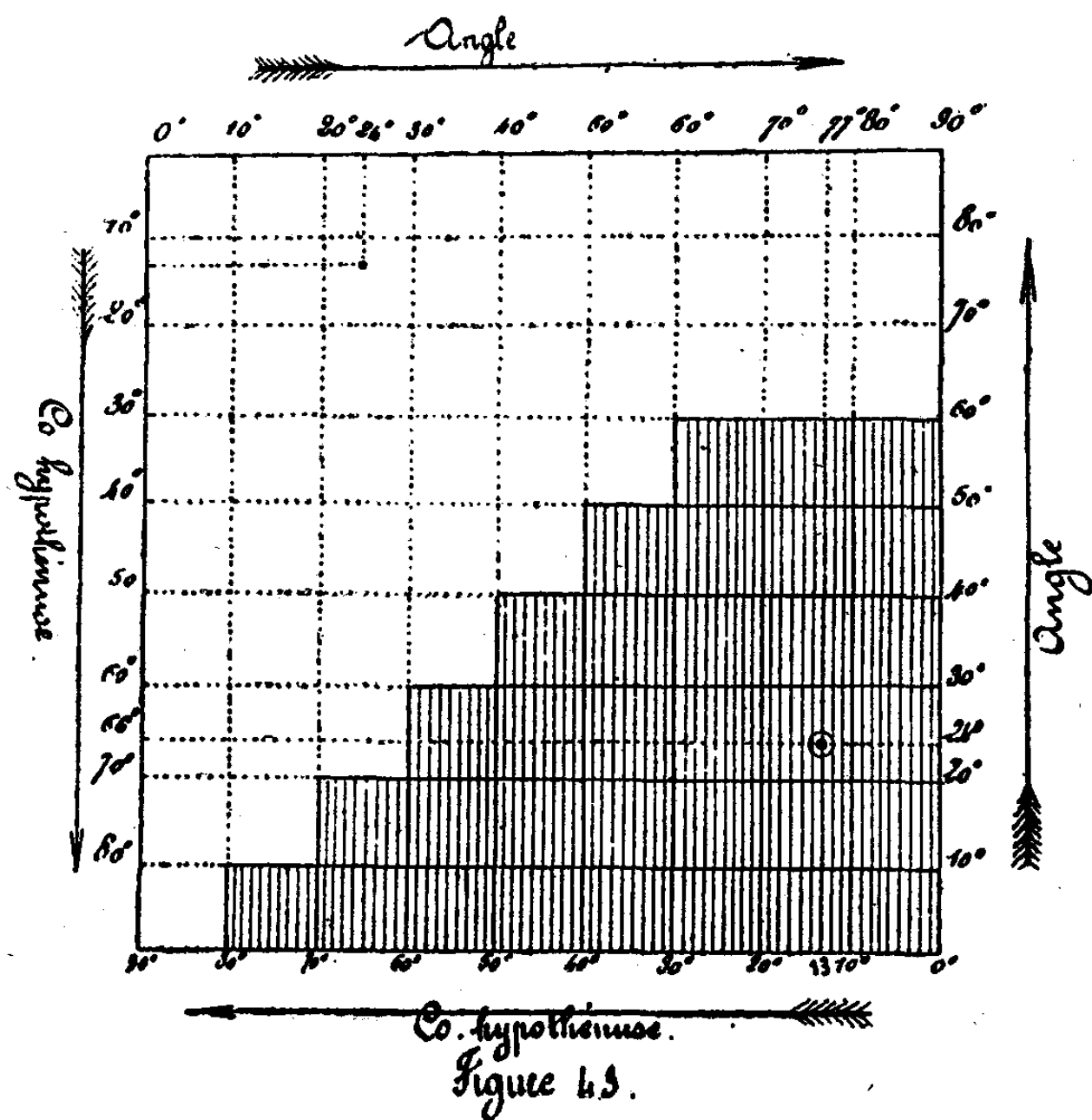


Figure 42.

Pour faciliter le feuilletage, et pour le hâter, le relieur a intercalé de fortes bandes de papier-toile, permettant de soulager l'ensemble des séries de 180, 150 et 90 pages; elles débordent à l'extérieur et portent les valeurs des arguments verticaux, tant comme cohypoténuses de résolution primaire, que comme angles de résolution secondaire.

Le ploiment diminue, de 810 à 480, le nombre des pages; il ne va pas sans quelque inconvénient, puisqu'il change, suivant

le genre de résolution, la nature verticale ou horizontale des arguments, et même le nom des éléments c et Z . L'opérateur



attentif risque toutefois peu de faire erreur, étant donné la répétition des noms d'arguments en tête et pied de chaque tableau. De plus, une erreur commise en première entrée se manifeste par la divergence, en seconde entrée, de l'élément b qu'elle fournit, avec la hauteur observée dont elle doit peu différer. Il est bon de laisser, dans la table, une vieille carte de visite qui sert de signet pour la première page feuilletée, s'il y a lieu d'y revenir.

L'emploi des résolutions secondaires peut être facilité par le collage, au verso de la couverture, d'un grand carré schématique, portant en hachures la partie de table non éditée, fournissant en bas la cohypoténuse, et à droite l'angle, des arguments primaires de la page de résolution. Ainsi la résolution secondaire de cohypoténuse 66° et d'angle 77° doit se faire à la page de cohy-

poténuse primaire 13° et d'angle primaire 24° . Il est peut-être plus simple de chercher toujours à résoudre avec des arguments primaires, et de passer tout simplement aux arguments secondaires quand on n'a pas pu trouver de page dans le premier essai.

Le tableau d'interpolations, destiné à l'ensemble de la table, doit constituer de préférence une feuille détachée, fournie à plusieurs exemplaires pour remédier à sa perte possible, ou une feuille dépliant en dehors de la table. Cette feuille unique remplace 6 ou 8.000 tableaux de parties proportionnelles, si on voulait en donner à chaque page.

Le verso d'un tableau séparé devrait contenir quelques renseignements intéressants : table de correction des hauteurs, table des logarithmes à 3 décimales des nombres de deux chiffres et des lignes trigonométriques de degré en degré, pour les calculs de marches chronométriques et de leurs parties proportionnelles, ou pour divers calculs numériques. On pourrait même y ajouter un tracé schématique, à échelle réduite, du merveilleux nomogramme azimutal du capitaine de frégate Perret, limité à quelques hyperboles de latitude et d'angle horaire¹.

La table de point sphérique peut naturellement revêtir d'autres formes que celle du manuscrit actuel. L'auteur en possède un autre, moins soigné, ayant servi au calcul d'interpolation des éléments, et où les éléments c et b sont donnés sans emploi de ploiement. Peut-être y ajoutera-t-il l'élément Z_0 en ne l'évaluant qu'au dixième de degré. Peut-être même donnera-t-il le complément de Z_0 , revenant à l'élément primitivement conçu : Z , donnant non plus les compléments, mais les valeurs mêmes des fractions azimutales, dont la somme algébrique serait alors toujours positive et comptée du pôle élevé.

Sous cette forme déployée, et avec évaluation de Z en dixième de degré, les pages pourraient peut-être contenir un degré et demi d'argument-angle et ne se trouver plus qu'en nombre de 540, voire même de 480, si les cohypoténuses de 70° à 90° n'étaient données qu'à l'équidistance, très suffisante, de $0^\circ 20'$.

Avant de quitter ses trop aimables lecteurs, l'auteur de la table

¹ En vente à Brest, chez Robert, libraire.

de point sphérique leur demande de ne pas trop lui reprocher la forme élémentaire de son étude; elle lui a paru tout à fait appropriée au sujet, si réellement élémentaire. Il y a montré ses préférences pour la géométrie, la véritable science du marin, chez lequel l'Œil est le plus grand organe de l'intelligence.

Aucune des figures employées ne constitue cependant une exigence de l'emploi de la table, qui est aussi machinalement utilisable qu'aucune de celles qu'elle pourrait remplacer. Ses seules propriétés sont l'inutilisation des logarithmes et des formules et, en quelque sorte, l'offrande qu'elle fait au calculateur, en deux entrées, de tous les éléments désirables, et même superflus, d'une résolution de triangle, quel qu'il soit.

Il y a trop d'emplois différents, dira quelqu'un. C'est très vrai. Mais laissez-les de côté, et n'en conservez qu'un. L'auteur n'est-il pas obligé, sous peine de mériter le reproche d'aveuglement, de les indiquer tout au moins?

L'auteur serait tout spécialement reconnaissant à ceux qui, intéressés par l'œuvre et s'étant formé une opinion personnelle à son sujet, consentiraient à lui en faire part.

Il le serait plus encore à ceux qui, désireux de l'aider à expurger de toute erreur la table de point sphérique, lui offriraient de vérifier quelqueune des pages, contenant environ 4.000 chiffres. Il possède, en dehors des deux manuscrits reliés dont il a parlé, tout l'ensemble des pages séparées et, en principe, destinées à l'édition, que le prix probable de revient — environ quinze mille francs — rend fort problématique.

CONCLUSION

Comme suite à la publication de son étude sur la table de point sphérique, l'auteur croit devoir, avec plusieurs de ses lecteurs, et spécialement avec le commandant Guyon, conclure comme suit :

1° Le ploïement, bien que diminuant de 810 à 480, le nombre des pages de la table, constitue une augmentation de difficulté de son emploi, et doit être rejeté;

2° D'ailleurs la forme indiquée en fin du travail remédie à cette augmentation du nombre des pages; il y a donc lieu de l'employer.

Elle consiste à faire retour à l'angle Z^1 , en remplacement de son complément Z_0 , donné dans les exemples, et à choisir l'évaluation au dixième de degré.

Elle conserve l'évaluation au dixième de minute des éléments c et b , avec la même disposition d'ensemble, mais avec 9 colonnes par tableau au lieu de 6; chaque page donne donc $1^{\circ},5$ au lieu de 1° .

Pour ne pas élargir par trop les pages, l'angle Z ne serait donné que de $0^{\circ},15'$ en $0^{\circ},15'$; on ferait ou ne ferait pas l'interpolation à vue;

3° Toutefois, dans les angles supérieurs à 75° , avec cohypoténuses inférieures à 30° , l'élément e ne supportant pas la réunion en trois colonnes, il y a lieu de donner séparément chaque colonne, ce qui oblige à revenir à l'emploi de six colonnes, soit 1° par page, comme à la page d'angle 79° donnée en exemple (élément Z_0 au lieu de Z , à donner);

4° Il est tout indiqué de remplacer l'équidistance de $0^{\circ},10'$ par celle de $0^{\circ},20'$ dans les cohypoténuses allant de 70° à 90° , étant donné leur rare utilisation;

5° Le nombre total des pages devient ainsi $480 + 15$ provenant du paragraphe 3, soit 495 pages, très chargées, il est vrai (près de 6.000 chiffres); mais l'édition d'une telle œuvre ne pouvant être que le résultat de la générosité d'un Mécène maritime, y a-t-il réellement lieu de rechercher la « petite économie », seule à invoquer en faveur du ploiement, provenant du moindre travail de composition? Le format reste sensiblement le même dans la forme donnée et dans la forme projetée;

6° Les emplois les plus recommandés sont alors : en général, la recherche du vecteur azimutal auxiliaire correspondant au point auxiliaire Souillagouët; et dans le cas du voisinage du 1^{er} vertical, la recherche du point horaire de latitude auxiliaire, par interpolation dans une série suffisamment prolongée pour remédier aux erreurs d'estime, soit 26 hauteurs à $0^{\circ},02'$, ou 11 hauteurs à $0^{\circ},05'$ d'équidistance.

La recherche de la droite de hauteur est alors à la portée du marin le moins instruit, dès qu'il comprend ce qu'est une déclinaison.

* Dans le calcul de la hauteur auxiliaire, l'interpolation $\Delta b \sin Z_0$ devient $\Delta b \cos Z$, et se fait dans le tableau en prenant à droite l'argument Z .

naison et un angle horaire, et dès qu'on lui a appris à « prendre hauteur ».

L'auteur a pensé à une autre résolution du grand cercle, plus simple que celle donnée au courant de son étude, et plus visible sur la sphère.

Quand on a trouvé le vertex (voir figure 39°), on peut remplacer la résolution du triangle des points intermédiaires $pH'P'$ par celle du triangle qAQ , et prendre :

Comme argument facultatif, la cohypoténuse vA , ou distance en milles, comptée du vertex;

Comme argument permanent, l'angle du grand cercle $AqQ = vQG$, ou latitude du vertex;

Ce qui donne :

Elément c : qQ , ou co-distance en longitude à partir du méridien du vertex;

Elément b : AQ , ou latitude du navire qui suit le grand cercle.

Elément Z , et non Z_0 : qAQ , ou route du navire, s'il ne veut pas quitter le grand cercle.

On peut ainsi partager tout le grand cercle en tronçons loxodromiques de 50, 100, 200 ou 300 milles, dont la direction est donnée par la moyenne des valeurs extrêmes de l'élément Z .

L'auteur prépare un graphique, ou projection plane du triangle sphérique trirectangle, qui sera immédiatement utilisable pour tous les problèmes ne nécessitant qu'une résolution sans précision du triangle de position : azimuth et hauteur, au demi-degré et peut-être au quart; déclinaison et angle horaire d'un astre inconnu; heure et azimuth, au lever ou coucher; réglage de la montre par la hauteur; recherche approchée d'un vertex de grand cercle, etc.

Le graphique s'appellera le « quadrant sphérique »; il utilisera les règles et décompositions de la table de point sphérique, dont il fera peut-être apprécier la si absolue simplicité.

L'auteur adressera un court mémoire à la *Revue Maritime*.

Ch. BERTIN, *Directeur de l'Ecole d'Hydrographie de Saint-Malo*.

Pour mémoire : La note de la 1^{re} page est ainsi conçue :

Dans le calcul de la hauteur auxiliaire, l'interpolation $\Delta b \sin Z_0$ devient $\Delta b \cos Z$, et se fait dans le tableau en prenant à droite l'argument Z .

NOTA. — Le tirage avec caractères d'imprimerie diminuerait aux deux tiers les dimensions des pages de table qui sont des épreuves photographiques du manuscrit.

L'ESPAGNE MARITIME

(Historique succinct - État présent - Avenir)

(Suite et fin¹)

D. — Primes de navigation.

Art. 6. — Les bâtiments nationaux qui réunissent les conditions fixées par l'article 8 et qui effectuent un trafic direct international jouiront, pendant les dix premières années, des primes suivantes :

o p. 40 par tonne brute de jauge totale et 1.000 milles parcourus en navigation de haute mer;

o p. 50 par tonne brute de jauge totale et 1.000 milles parcourus en navigation de grand cabotage.

Art. 7. — Les navires nationaux qui, en navigation de haute mer, effectueront les expéditions annuelles ou voyages circulaires de trafic international direct consignés dans le tableau A (voir ci-dessous) et qui réunissent les conditions de l'article 9 auront droit, dans les dix premières années, à des primes de :

1^{er} groupe, tableau A, o p. 60 par tonne et 1.000 milles;

2^e groupe, tableau A, o p. 80 par tonne et 1.000 milles;

3^e groupe, tableau A, 1 peseta par tonne et 1.000 milles.

TABLEAU A

3 GROUPES.		VITESSE minima.	SUB- VENTION.
		milles.	pesetas.
1 ^{er}	Vers l'Amérique du Sud, escale aux Canaries.....	10	0 60
2 ^e	Méditerranée orientale.....	11	0 80
3 ^e	Espagne à New-York et la Havane, et inversement.....	13	1 00

¹ Revue Maritime d'Avril-Mai-Juillet-Août-Sept.-Oct.-Nov.-Déc.

Art. 8 et 9. — Conditions pour jouir des primes des articles 6 et 7.

Pour jouir des primes de l'article 6 il faut :

1° Que le navire soit de 1^{re} catégorie;

2° Que tout l'équipage soit espagnol;

3° Que le navire transporte les postes;

4° Que la moyenne de la charge et du passage transportés en un an ne soit pas inférieure aux 50 p. 100 de la charge maxima transportable, et que le 30 p. 100 du trafic d'exportation soit constitué par des produits espagnols.

TABEAU B.

6 GROUPES.		VITESSE minima les trois premières années	VITESSE minima après trois ans.	SUBVENTION par mille.
		mètres.	milles.	pesetas.
1 ^{er}	Nord de l'Espagne à Cuba et Mexico.....	13,5	15,0	11 97
2 ^e	Méditerranée vers l'Argentine.....	13,5	15,0	11 97
3 ^e	Méditerranée à New-York, Cuba et Mexico....	12,5	13,0	9 92
4 ^e	Méditerranée à Porto-Rico, Cuba, Vénézuéla et Colombie.....	12,5	13,0	9 92
5 ^e	Philippines.....	12,5	12,5	9 92
6 ^e	Fernando-Poo.....	10,0	12,0	9 92

Pour jouir des primes de l'article 7, il faut remplir les conditions 1, 2 et 3 de l'article précédent et, de plus, les deux suivantes.

Dans les lignes de navigation qui ont plus de deux ans d'existence, la moyenne, pendant l'année de la charge et du passage embarqués dans les ports espagnols et que le navire aura pris en Espagne pour le trafic international, ne devra pas être inférieure aux 40 p. 100 du maximum possible; la moyenne pendant l'année de ces mêmes éléments amenés en Espagne, ne devra pas être inférieure aux 33 p. 100 dudit maximum.

Art. 17. — Les services de communications rapides et régulières seront établis, organisés et développés comme il suit.

Le gouvernement signera des contrats suivant les données indiquées par le tableau B (voir page précédente). Ce tableau pourra d'ailleurs être modifié pour l'application.

Les conditions imposées aux navires bénéficiaires des subventions sont :

a) Le navire devra être propriété de nationaux et inscrit en Espagne;

b) On pourra acheter à l'étranger les navires nécessaires pour le fonctionnement immédiat des services. On donnera cependant la préférence à la construction espagnole si elle ne revient pas à un prix supérieur de 10 p. 100 au prix de l'étranger;

c) Diverses conditions sont, en outre, imposées (transport des fonctionnaires à prix réduit, postes, confortable exigé, etc.).

(Les articles 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 sont relatifs à la liquidation des primes et établissent les limites de la somme consacrée à ces primes par l'Etat.)

Art. 6. — Maximum	2.900.000 p.
Art. 7. — Maximum	2.000.000 p.
TOTAL	4.900.000 p.

Art. 18. — Cet article est relatif aux communications terrestres; il prévoit une prime sur le charbon exporté ou distribué sur le littoral, qui donnera lieu à une loi complémentaire qu'on proposera dans le cours de 1910. Il fait appel à toutes les initiatives, supprime certains droits très lourds, simplifie les formalités jadis si compliquées, etc.

E. — Primes à la construction nationale.

Art. 20. — Les droits de douane pour l'introduction de matériaux étrangers employés hors d'Espagne en cas de force majeure pour la réparation des navires restent supprimés.

Art. 21. — Les constructeurs nationaux paieront dorénavant les droits de douane des matières importées pour la construction et la réparation des navires; ils jouiront, en revanche, des primes suivantes :

Cargo-boats, 160 pesetas par tonne brute de jauge totale;
Navires mixtes, 170 pesetas par tonne brute de jauge totale;
Paquebots, 185 pesetas par tonne brute de jauge totale

Cette prime sera bonifiée de 10 p. 100 de sa valeur pour chaque nœud de vitesse donné aux essais au-dessus de 14 nœuds¹.

Art. 23. — En cas de vente d'un navire ainsi construit à un armateur étranger, on rendra respectivement 55, 60 et 65 pesetas.

Art. 24. — Les primes régissent pendant dix ans et sont payées aux navires dont la construction aura commencé six mois avant la fin de ce délai.

G. — Pêche.

Art. 26. — L'exercice des industries nationales de pêche littorale ou côtière est exclusif des Espagnols, avec barques de pavillon et de construction espagnols.

La construction nationale est également une condition indispensable pour les navires qui vérifient indistinctement ou simultanément la pêche littorale et la pêche hauturière.

Art. 27. — Le poisson pêché par des Espagnols avec des bateaux nationaux en pêche grande hauturière, les résidus introduits directement en Espagne et le sel nécessaire à la conservation dudit poisson sont exempts de tout droit de douane².

Les sociétés de pêche du banc saharien ou canarien africain toucheront 80 pesetas pendant les cinq premières années pour chaque tonne de poisson sec exporté. Limite de prime annuelle : 20.000 pesetas.

Art. 28. — On étudiera la question du transport rapide et à prix réduit du poisson par chemin de fer.

¹ On a calculé que, d'après le système établi par cette loi, et en calculant l'avantage accordé au constructeur espagnol (Prime, change, les 10 p. 100 dont on a parlé à la page précédente, ligne 22), la protection actuelle lui assure la vente de ses constructions tant que leur valeur n'est pas supérieure de 50 p. 100 à celle de la construction étrangère (en valeur absolue).

² Cette partie de la loi demande à être complétée. En effet, il est hors de doute que l'étranger aura encore avantage à importer de la morue en Espagne. L'Etat touche, du fait des droits prélevés, 6 millions par an. Or la valeur totale de la morue consommée annuellement jusqu'ici (et qui provenait exclusivement de l'étranger) est de 30 millions.

La loi est également incomplète en ce qui concerne la prime de compensation d'armement et la prime personnelle aux patrons et aux pêcheurs.

On note dans la loi une intention bien nette de favoriser la pêche sur le banc africain. Mais on sait que jamais ce poisson ne pourra remplacer les poissons du Nord. Et surtout la pêche dans les régions de Terre-Neuve ou d'Islande serait une excellente école pour la formation de bons marins. — La Ligue Maritime étudie une réforme de cette partie de la loi.

CONCLUSION

Le xix^e siècle a été marqué, pour l'Espagne, par une série de révolutions, de guerres extérieures et de guerres civiles qui l'ont grandement affaiblie et qui auraient été capables de l'anéantir, n'était son admirable vitalité. Elle est maintenant réduite à ses limites naturelles. Mais la période de paix féconde que l'on entrevoit maintenant doit ouvrir pour elle une ère de travail et de progrès.

Bien des questions importantes restent encore à résoudre. Il faut, comme on l'a dit, moderniser la Péninsule, augmenter sa richesse et la mettre en état de jouer un rôle dans les luttes économiques du temps présent. Il importe d'améliorer l'état actuel de l'agriculture¹, de multiplier les voies de communications, de réorganiser complètement l'instruction publique.... On comprend que la multiplicité des travaux à entreprendre ait divisé l'opinion et que la question capitale du développement maritime soit restée si longtemps dans l'oubli. Cependant, une réaction favorable a fini par se produire, comme le prouvent les lois de 1908 et 1909.

On a dit que la pose de la quille du cuirassé *España* marquait une date mémorable dans l'histoire de la marine militaire. En effet, l'unique cuirassé en service, le *Pelayo*, date de 1887. Dans huit ans (1916) la flotte comportera 3 cuirassés modernes, 3 croiseurs cuirassés, 7 destroyers, 29 torpilleurs. Les ports militaires auront des bassins de radoub, des ateliers pour les réparations, des moyens de ravitaillement suffisants.

La loi de 1909 est, d'autre part, le premier effort raisonné qui ait été tenté pour remédier, par un système logique de primes, subventions, etc., à l'état de stagnation des industries et du commerce maritimes. Elle sera, comme on l'a vu, prochainement complétée (questions du charbon, de la pêche).

De même que la loi de communications maritimes n'est qu'une solution transitoire (avant d'arriver à un régime définitif ana-

¹ Un ministre des Travaux Publics proposait, en 1907, de procéder à une véritable colonisation de certaines régions désolées de la Péninsule.

Le problème de l'émigration est également difficile à solutionner. Dans le seul mois de décembre 1909, 15.000 Espagnols ont débarqué à Buenos-Ayres.

logue à celui de l'Allemagne, qui a donné de si remarquables résultats), de même la loi de l'escadre ne comporte qu'une partie de la flotte nécessaire, comme nous avons essayé de le montrer plus haut.

L'œuvre entreprise sera-t-elle poursuivie?

Parmi les deux partis qui aspirent à la suprématie (conservateurs et libéraux), et qui occupent le pouvoir tour à tour par une sorte de politique de « bascule », le parti conservateur est évidemment celui qui a le plus fait et qui fera le plus pour la marine¹. Cependant, des crises ministérielles fréquentes, et parfois tout à fait inattendues², ont bien souvent stérilisé les plus louables efforts. Il est donc impossible de pronostiquer quelle sera la ligne de conduite des gouvernements futurs.

Mais, à côté de l'action officielle, il y a lieu de tenir compte de l'opiniâtreté de la Ligue maritime, à laquelle une organisation stable permet un profitable travail. Son activité ne s'est pas un seul instant démentie. C'est de son influence, croyons-nous, qu'on est en droit d'attendre l'achèvement de l'œuvre ébauchée, et notamment le développement rationnel du programme naval. Ainsi, la nation, appuyée sur une flotte militaire qui garantira la sécurité de ses côtes et qui permettra son expansion naturelle vers l'Afrique, verra peut-être se réaliser dans l'avenir la conception grandiose de la « España Mayor ».

¹ Les lois de 1908 et de 1909 lui sont dues. Le chef de ce parti est M. MAURA, qui s'est fait depuis longtemps une spécialité des questions maritimes.

² Telle la crise du 9 février 1912 (chute de M. MORET remplacé par M. CANALEJAS), qui a eu pour cause des discussions dans le sein du parti libéral. A cette époque M. Canalejas a déclaré qu'il acceptait le programme naval de 1908 comme résultant d'engagements antérieurs, et qu'il a annoncé qu'il ferait une enquête sur place au Ferrol, question des ouvriers.

OUVRAGES CONSULTÉS

- Joaquín SANCHEZ DE TOCA (Ministre de la Marine en 1903). — *Del Poder naval en España*, 1898; *Las Reformas en Marina*, 1900; *Nuestra Defensa naval*, 1903.
- CHACON Y PEARY (capitaine de frégate). — *La Marina militar en España*, 1904.
- Ramon BULLON (lieutenant de vaisseau). — *España y la Marina de guerra*, 1902.
- SOBRINI (lieutenant de vaisseau). — *La Defensa nacional y la Marina de guerra*, 1900.
- GAVALDA. — *Del Poder naval*, 1907.
- MAURA, YSERM, SANCHEZ DE TOCA. — *Conferencias en el Ateneo*, 1901.
- MONTERO SANCHEZ. — *Compendio de la Historia de la Marina militar española*.
- Cesareo FERNANDEZ DURO (capitaine de vaisseau). — *La Armada española*.
- Adolfo NAVARRETE (lieutenant de vaisseau). — *Historia marítima de España* (Deux premiers tomes parus).
- Conde DE SALAZAR (ministre de la Marine en 1807). — *Juicio crítico sobre la Marina militar en España* (1815).
- ARDERIUS. — *La Escuadra Española en Santiago de Cuba*.
- Amiral CERVERA. — *Télégrammes échangés en 1898*.
- CONCAS Y PALAN. — *Defensa del Almirante Montojo*.
- Severo GÓMEZ NÚÑEZ. — *La Guerra hispano-americana*.
- VILLOCAMILL. — *Informe sobre la pérdida del Reina Regente*.
- John CHAMBERLAIN. — *El Atraso de España* (traduit de l'anglais), 1908.
- Joaquín COSTA. — *Reconstitución y Europeanización de España*.
- Macías PICAVEA. — *El Problema Nacional*.
- Publication officielle: — *Documentos relativos al Concurso para la adjudicación de las obras navales* (1909).
- D. José C. CEBALLOS TERESI. — *La Nacionalización del poder naval y el Concurso para la Escuadra* (1908).
- Publications de la LIGA MARITIMA. — *Manuel de la Ligue*, 1900-05; *Las Industrias marítimas* (Navarrete), 1903; *El Carbon español y su transporte*, 1910.
- GONZALEZ Y MARTIN. — *Legislación de pesca*, 1906.
- LOPEZ Y MEDINA. — *Tratados interiores y de Pesca*, 1909.

Revista general de Marina. — Articles les plus importants (de 1885 à 1910) :

- 1^{er} sem. 1899. — CARVIA. La Defensa de las costas.
 2^o sem. 1899. — RIERA Y ALEMANY. Defensa marítima de las Baleares.
 1^{er} sem. 1900. — SOBRINI. Los barcos que convienen á España.
Id. — Giuseppe STABILE. España y sus probables alianzas (traduit de l'italien).
Id. — NAVARRETE. La future flotte espagnole.
 1^{er} sem. 1901. — DE PILARES. Marina barata.
Id. — SARALEGUI Y MEDINA. La reorganización de la Marina.
Id. — Juan CERVERA. Neutralidad y defensiva.
Id. — Julian SANCHEZ. Consideraciones sobre el incremento de las industrias navales artilleras.
Id. — Manuel ANDUJAR. Nacionalidad y fuerza naval.
 1^{er} sem. 1902. — Arsenio RIOJI. Defensa marítima nacional.
Id. — Fernando DE CARRANZA. De re marítima.
Id. — J. C. M. Carta sobre un proyecto de escuadra.
 1^{er} sem. 1903. — Manuel ANDUJAR. — Las alianzas desde el punto de vista marítimo.
 1^{er} sem. 1904. — Arturo LLOPIS. Creación y desarrollo de la marina italiana moderna.
 2^o sem. 1904. — Carlos DE EIZAGUIRRE. La futura escuadra española.
Id. — SOBRAL. Posesiones españolas del Golfo de Guinea.
 1^{er} sem. 1905. — Baldomero SANCHEZ DE LEÓN. El porvenir naval de España.
 1^{er} sem. 1906. — FÜSTER Y NAVARRETE. Organización económica de los arsenales y artilleros del Estado.
 2^o sem. 1906. — RICART Y GIRALT. El derecho de abanderamiento.
Id. — Vicente RAMIREZ. Nuestra base naval.
 2^o sem. 1907. — Ramon BULLON. El problema naval.
 1^{er} sem. 1908. — José BARBASTO. Estudio comparativo del presupuesto de Marina 1908.
Id. — José RICART Y GIRALT. Fomento de las Industrias marítimas.
 2^o sem. 1908. — Ramon BULLON. De la Pesca.
 1^{er} sem. 1909. — José BARBASTO. Contratación de servicios en la armada.
 Juillet 1909. — Juan CERVERA. La escuadra de instrucción.
 Août 1909. — José BARBASTO. Estudio comparativo del presupuesto de Marina 1909.

Vida Maritima (Organe de la Ligue Maritime depuis 1905) :

1907. — VON ROGALLA. Importance de l'alliance anglo-espagnole (traduit de la Revue allemande *Die Flotte*).

20 avril 1909. — Fernando DE CARRANZA. Le Recrutement maritime.

Officiel. — *Bulletin officiel du ministère de la Marine* (quotidien).

Id. — Collection du *Journal des Séances du Congreso*.

LIVRES DE STATISTIQUE. — *Stateman's Year Book*; *Lloyd's Register*; *Annuaire Brassey*; *Presupuesto generales del Estado* (officiel, annuel).

FIN

SOUVENIRS MARITIMES

(1843 A 1854)

de M. le Docteur Robert GESTIN

Ancien directeur du Service de Santé de la Marine, ancien président du Conseil supérieur de Santé de la Marine

(Suite¹)

Arrivée à Macao. — Présentations à l'ambassadeur Ky-Ing. — Les fortifications de Bocca-Tigris. — Improvisation poétique de Ky-Ing. — Signature du traité de commerce avec la Chine, à bord de l' « Archimède ». — Invitation de Pan-Tsen-Tchen à son château. — Canton. — La ville flottante. — Les bateaux fleurs. — La Sainte enfance.

Enfin, le 23 août 1844, nous arrivions à Macao après une traversée de six mois, dont cent vingt jours en marche, soit à la vapeur, soit à la voile.

Au mouillage de Macao se trouvaient la frégate *la Sirène* et la corvette *la Victorieuse*, arrivées depuis quelques jours avec la plus grande partie du personnel de l'ambassade, dont nous portions le reste. La frégate *la Cléopâtre*, portant le pavillon du contre-amiral Cécille, commandant de la station des mers de l'Extrême-Orient, était à Bocca-Tigris.

¹ *Revue Maritime* d'Octobre-Novembre-Décembre.

Nous étions arrivés au but de notre voyage. Nos passagers se hâtèrent de descendre à terre. On fit les visites et les présentations d'usage, et les officiers de l'*Archimède* reçurent les invitations de l'ambassade déjà installée en ville. M. de Lagrenée avait débarqué de la *Sirène* le 15 août avec sa famille et accompagné de la plupart des officiers des deux frégates en grande tenue. Il avait été accueilli avec les honneurs d'usage, salué par les coups de canon des navires français, puis par ceux du fort portugais de Macao, reçu à terre par une escorte de cent soldats et suivi par une garde d'honneur de douze matelots français, commandés par un aspirant.

Le premier séjour de l'*Archimède* à Macao ne fut pas de longue durée. Le 26 août, nous levions l'ancre pour aller rejoindre la frégate amirale à Bocca-Tigris, dans la rivière de Canton. Six ou huit jours après, nous étions de retour à Macao, puis il fallut remonter à Bocca-Tigris, etc. Bref, pendant trois mois et demi, d'août à décembre 1844, l'*Archimède*, en raison de sa mobilité, fut employé à faire des courses entre Macao, Bocca-Tigris, Whampoa et Hong-Kong, courses faciles et rapides, coupées de séjours plus ou moins longs dans ces localités, lesquelles sont, comme on le sait, à petite distance les unes des autres.

C'est pendant ce temps et dans l'un de ces petits voyages qu'a été signé le traité d'amitié et de commerce avec la Chine.

En 1844, les relations officielles de la France avec la Chine étaient encore à leurs débuts et, peu de temps seulement avant la signature du traité dont je vais parler, nous pouvions craindre des difficultés, que la haine, le mépris, la défiance du peuple et du gouvernement chinois à l'égard des « barbares occidentaux » auraient amplement expliquées. Les violences que ce peuple pacifique avait récemment subies de la part des Anglais n'étaient pas faites pour le rapprocher des nations de l'Occident. Cependant les Chinois commençaient à faire des distinctions entre ces barbares, qui cherchaient à nouer avec eux des relations commerciales et déjà, en 1844, ils semblaient mieux disposés en faveur des Français qu'à l'égard des Américains et surtout des Anglais. L'amiral Cécille, qui commandait la station navale depuis assez longtemps, n'avait pas été étranger à cet heureux progrès. Grâce aux relations qu'il avait nouées avec quelques personnages, il avait pu faire recon-

naître, en haut lieu, les bonnes intentions de son gouvernement et apprécier sa modération, sa politesse toute française contrastant avec la raideur anglo-saxonne.

Peu avant le commencement des négociations, le bruit s'étant répandu qu'elles allaient s'engager, un gros mandarin se présenta à bord de la *Cléopâtre*, pour faire visite au commandant et aux officiers, et pour lier connaissance. Il les invita à aller le voir, et, pensant que les Français avaient le désir de fonder un établissement en Chine, il vanta beaucoup une localité située près de l'embouchure du Si-Kiang (fleuve de Canton), ne sachant pas qu'il espérait que leur présence mettrait la région à l'abri des attaques des pirates. Il parut évident que cette démarche avait été concertée avec les autorités chinoises. Le commandant de la station ne se crut sans doute pas en droit d'y donner suite. A coup sûr c'était la marque de dispositions amicales à notre égard.

Il y avait plus d'un mois que l'ambassade française était à Macao, quand enfin le plénipotentiaire chinois, Ky-Ing, y arriva de son côté. Il est probable que pendant cette longue attente, les négociateurs avaient échangé leurs vues concernant le traité projeté. Quoi qu'il en soit, ce ne fut que le 1^{er} octobre 1844 qu'eut lieu, à Macao, la première entrevue des deux plénipotentiaires chez M. de Lagrenée, ambassadeur de France.

Ky-Ing avait annoncé sa visite pour une heure de l'après-midi. A la demeure de M. de Lagrenée, s'était réuni tout le personnel de l'ambassade, assisté des officiers de la division navale française, ayant à leur tête l'amiral Cécille. Bientôt le bruit du gong annonça le cortège. A travers la foule des curieux, on vit s'avancer, d'abord, une petite troupe de soldats, bizarrement et misérablement habillés et armés, puis, quelques individus portant des écriteaux avisant le public qu'il eût à se bien tenir, des employés subalternes, des domestiques, puis quatre bourreaux vêtus de rouge. Venaient, ensuite, portés dans des palanquins, le commissaire impérial Ky-Ing, avec ses quatre conseillers, Isao, Tsong, Houang et Pan-Tseu-Tchen, entourés de quelques cavaliers mandchous et suivis d'une escouade d'infanterie. Tout ce cortège étrange et sans ordre nous parut aussi peu digne du très haut personnage qu'il accompagnait que de l'importante mission qui allait s'accomplir.

Le commissaire impérial, suivi de ses attachés, reçu au seuil de la maison par M. de Ferrière Le Vayer, premier secrétaire d'ambassade, fut conduit au salon du premier étage, où l'introduisit M. de Lagrenée lui-même, qui l'avait reçu au haut de l'escalier. Nous étions debout formant le demi-cercle, tous en grande tenue. Nos brillants uniformes, ceux surtout de l'ambassadeur et de l'amiral, contrastaient avec la simplicité des vêtements des hauts mandarins.

Après une conversation assez insignifiante entre les deux plénipotentiaires, conversation dont les premières phrases interprétées par M. Callery consistèrent en échange de compliments et demandes de nouvelles des deux souverains de la France et du Céleste Empire, etc., on passa dans la salle à manger, où les Chinois firent honneur au lunch et surtout aux vins français. La contrainte des premiers moments fit bientôt place à une expansion certainement très franche, mais rare, disait-on, de la part de diplomates chinois, et quand Ky-Ing prit congé, il embrassa chaleureusement son collègue français.

Le plénipotentiaire Ky-Ing, commissaire impérial, vice-roi de Canton et des provinces de Kwang-Tong et de Kwang-Si, ministre des affaires étrangères, membre de la famille impériale, précepteur du prince impérial, etc., était certainement, après l'empereur, le personnage le plus considérable de l'empire chinois. C'était l'homme le plus écouté et le plus influent à la cour et dans toute la Chine. Il avait une réputation, très justifiée par ses relations avec nous, de bienveillance en même temps que de finesse. Il avait fait preuve de hautes qualités dans les négociations de l'empire avec les Anglais et les Américains. C'était un grand seigneur, aux manières distinguées, instruit, spirituel, et sur le compte de qui tous les personnages européens qui avaient été en contact avec lui étaient unanimement d'accord. Physiquement, Ky-Ing paraissait avoir 55 ou 60 ans, il présentait le type mandchou, avec les yeux bridés, les pommettes saillantes, le nez un peu épaté. Sa physionomie décelait la bonté et l'intelligence; sa parole et sa démarche étaient ordinairement graves, mais, avec les Français, il se montra souvent gai et enjoué.

Son secrétaire intime, Houang, encore jeune, passait pour l'un des hommes les plus distingués et les plus instruits de la Chine.

Tsao, autre secrétaire, faisait aussi partie de l'élite de l'empire. Tsong, général tartare, paraissait beaucoup moins distingué.

Pan-Tseu-Tchen, plus connu sous le nom de Ting-Koa, fils d'un marchand qui lui avait laissé des millions, marchand lui-même, ayant considérablement augmenté sa fortune, était, disait-on, l'homme le plus riche de la Chine. On racontait qu'il avait donné à son gouvernement je ne sais combien de millions de piastres pour soutenir la guerre contre les Anglais. Très intelligent, très versé dans les questions commerciales, en rapport continu avec les Européens, il était toujours consulté par son gouvernement. Il paraissait environ 45 ans. C'était un brave homme, très aimé des Français.

La première entrevue, racontée plus haut, nous donnait les meilleures assurances sur l'issue des négociations qui s'entamaient. Ces assurances reçurent une complète confirmation dans la visite rendue deux jours après à Ky-Ing et à son entourage par les Français, diplomates et officiers, en costume d'apparat. L'ambassadeur du Céleste-Empire nous reçut de la façon la plus cordiale. On prit le thé, puis on alla s'asseoir autour d'une table plantureusement servie de mets européens et de plats chinois. On mangea bien, les uns avec des fourchettes, les autres avec des baguettes; on but mieux encore, surtout du côté chinois, puisqu'il fallut emporter le mandarin lettré Tsao et le général tartare Tounng avant même la fin du repas.

Les conversations n'étaient possibles qu'entre les deux ambassadeurs par l'intermédiaire de l'interprète, mais on y suppléait par des gestes animés. L'entente la plus cordiale et la sympathie la plus sincère se manifestèrent de part et d'autre par les plus chaleureuses protestations.

On se quitta en se donnant rendez-vous à quelques jours de là, pour procéder aux négociations et discuter les conditions du projet de traité.

Les choses marchèrent vite et bien, et, les deux plénipotentiaires étant d'accord, fixèrent au 24 la signature du traité. Il fut décidé en outre que cet acte solennel s'accomplirait à bord de *l'Archimède*. Le vice-roi, plein de cordialité pour nous, avait demandé, comme faveur, de venir à Whampoa, sur *l'Archimède*

et de signer le traité à l'ombre de notre pavillon. Il donnait ainsi la marque éclatante de ses sentiments à notre égard.

Au jour fixé, *l'Archimède* était prêt. Pour recevoir dignement ses illustres passagers, le commandant avait fait construire, à l'aide de voiles et de pavillons, un grand salon occupant le gaillard d'arrière, salon au fond duquel avait été ménagée une pièce réservée aux plus hauts personnages; l'ameublement avait été en partie emprunté à *la Cléopâtre*. Les autres parties du navire avaient été installées et ornées le mieux possible.

Il avait été convenu que le 24 le ministre français et l'amiral partiraient les premiers de l'embarcadère de Macao, où l'on avait élevé un pavillon d'attente, et qu'ils recevraient le vice-roi Ky-Ing, à bord de *l'Archimède*. Mais Ky-Ing et sa suite se trouvaient déjà à l'embarcadère quand le ministre et l'amiral y arrivèrent à sept heures du matin. Après une courte visite, ces derniers partirent. Peu après, le vice-roi et une partie de sa suite embarquaient dans le canot de l'amiral, commandé par son aide de camp, l'enseigne de vaisseau Reille, le reste du cortège prenant place dans d'autres embarcations de la frégate, toutes pavillon de poupe déployé. Venaient ensuite les jonques du commissaire impérial, avec des banderolles flottant au vent. Tout ce cortège, salué par le canon des forts portugais, se dirigea vers *l'Archimède*, à bord duquel l'amiral avait arboré son pavillon.

Le vice-roi fut reçu en arrivant avec les honneurs militaires dont pouvait disposer *l'Archimède* et, entre autres, par quelques coups de canon. A huit heures, on leva l'ancre et on se dirigea vers *la Cléopâtre*, mouillée en grande rade. Au moment où nous lui passions à poupe, la longeant par tribord, la frégate déploya ses pavois, pavillon français au mât d'artimon et au grand mât, pavillon chinois au mât de misaine, en même temps que de sa batterie partait un salut de dix-sept coups de canon et que l'équipage, en grande tenue, en ligne le long du bastingage, distribué dans la mâture et debout sur les vergues, poussait cinq fois le cri « Vive le roi! »

La rade de Macao n'avait peut-être jamais vu pareille fête. Le temps était beau. Ky-Ing se tenait sur la passerelle, sensible à ces manifestations faites en son honneur et montrant tout le plaisir qu'il en éprouvait. Non moins heureux étaient les autres Chinois

dont la plupart se mêlant à l'équipage, se mirent en devoir de visiter les diverses parties du navire, admirant la machine, s'étonnant devant nos gros canons.

Vers dix heures, le déjeuner fut servi dans le carré des officiers, Ky-Ing, placé entre l'amiral et M. de Lagrenée, Pan-Tseu-Tchen à la droite du ministre français, Toung à côté du commandant Pâris. En sortant de table, on se rendit dans le pavillon, où l'on fuma en prenant du thé.

Cependant, le vent et le courant contraires retardaient la marche du navire, mais le temps ne sembla pas long à nos passagers. On visita la machine qui excita l'étonnement et l'admiration, surtout quand Ky-Ing, répétant le mot « stop! » que lui soufflait l'amiral, la vit s'arrêter, puis se remettre en marche sur l'ordre « en avant! » Les canons furent également l'objet de son étonnement. C'étaient de gros obusiers de 80. Il demanda à voir tirer un coup de ces grosses pièces et on s'empressa de satisfaire à ce désir. Le projectile, lancé avec une formidable détonation, ricocha au loin, en faisant jaillir des gerbes d'eau. On rechargea le canon devant lui, et lui-même, tirant sur le cordon du percuteur, lança un autre obus. Il s'informa de la valeur de ces canons et de la manière de s'en procurer de semblables, et il admira beaucoup deux obusiers de montagne en bronze, placés sur le pont. Un moment, il resta pensif. Il comparait sans doute notre force à sa faiblesse, et nos redoutables canons à ceux qui armaient les batteries chinoises de Bocca-Tigris, près desquelles nous passions. En cet endroit, le fleuve est rétréci par une île hérissée de canons. Seulement la plupart de ces canons étaient en bois peint. Les bons Chinois avaient pour système de chercher à intimider leurs ennemis par l'exhibition de choses effrayantes. Les soldats, habillés en tigres et appelés *tigres de guerre*, les dragons peints, étaient avec les canons de bois, ou les vieux canons sans affûts, leurs principaux moyens de défense. Les fortifications de Bocca-Tigris étaient un simple et inoffensif décor. Ce passage, qui eût pu être infranchissable, avait été forcé pendant la guerre contre les Anglais par une corvette à voiles, qui n'avait pas reçu un seul boulet, et la forteresse avait été prise sans coup férir par l'équipage, qui avait sauté à terre en amont dans un endroit non défendu.

Le vice-roi Ky-Ing passait pour un poète distingué. Exalté par

tout ce qu'il voyait, il monta sur la passerelle, leva les yeux au ciel, fit quelques gestes trahissant son inspiration et prononça tout haut quelques phrases, auxquelles naturellement aucun de nous ne comprit rien. L'interprète, M. Callery, nous affirma que ces phrases étaient des vers superbes, dans lesquels le mandarin poète glorifiait la France et, comparant *l'Archimède* à un lion terrible, se comparait lui-même à un faible agneau. Tous les assistants admirèrent ou parurent admirer cette improvisation que le mandarin Tsung, courtisan et flatteur, porta aux nues.

Quelques instants après, Ky-Ing, que nous trouvions décidément un très brave homme, se prêta complaisamment à un essai de daguerréotype fait par M. Itier, inspecteur des douanes, attaché à l'ambassade, essai qui ne réussit que médiocrement, soit à cause de la trépidation du navire, soit à cause du peu d'habitude de l'opérateur, mais qui, cependant frappa beaucoup nos mandarins. Il se laissa aussi croquer par quelques dessinateurs du bord.

Chemin faisant, nous rencontrâmes une escadrille chinoise de guerre, composée de six ou huit jonques. Chacune d'elles salua de trois coups de canon et une embarcation vint porter au vice-roi la carte du commandant chinois.

A cinq heures, on se mit à table. On arrivait au Bogue dont les fortifications, sans canons, nous saluèrent par leurs illuminations, car la nuit était venue quand on sortit de table, *l'Archimède* lança quelques fusées, ce qui amusa fort les passagers.

Cependant tout avait été préparé pour la signature du traité. On procéda à cet acte solennel dans la tente installée à l'arrière. Les assistants entourèrent en silence la table au milieu de laquelle les deux plénipotentiaires prirent place. Le traité, en double expédition, en français et en chinois, rapidement collationné, est signé, pour la France, par M. de Lagrenée, pour la Chine, par Ky-Ing et deux mandarins, puis par M. Callery, interprète, qui certifie l'exactitude des deux textes. Ensuite, un officier chinois appose le sceau du Céleste Empire et M. de Lagrenée son cachet. Cela fait, les deux ambassadeurs se serrent les mains et s'embrassent.

Mais, une si importante cérémonie ne pouvait pas s'achever sans toast. L'amiral, homme de précaution, s'était fait accompa-

gner de champagne à bord de *l'Archimède*. Ayant fait remplir les verres, il leva le sien à la prospérité de la nation chinoise. « Puissent les relations amicales du peuple français et du peuple chinois, dit-il, s'étendre de plus en plus, devenir de plus en plus intimes, et durer plus de dix mille ans! Puissions-nous voir le pavillon chinois flotter dans les ports français, comme le pavillon français flotte dans les ports du Céleste Empire. Alors les Chinois trouveront en France des frères prêts à les accueillir, comme les Français en trouvent en Chine pour les recevoir! A la santé de l'illustre Ky-Ing! Vive le roi! » Ces cris furent répétés par toute l'assistance et par l'équipage. Ky-Ing voulut avoir le texte de ce toast.

A son tour, le vice-roi prit la parole : « A l'avenir, dit-il, les français qui fréquentent la Chine deviendront très riches; les personnes distinguées des deux nations se traiteront en frères », puis il ajouta : « Quelque impopulaire que puisse être un acte solennel, l'homme d'Etat ne doit pas s'arrêter devant l'impopularité, si l'acte est utile au pays. C'est aux hommes éclairés, c'est aux esprits supérieurs qui gouvernent les nations à apprécier les hautes questions politiques, à adopter les mesures qu'ils jugent nécessaires au bien-être général, et à mépriser les clameurs d'une population ignorante. »

M. de Lagrenée dit aussi quelques mots et, après avoir vidé son verre en l'honneur des deux nations, il s'écria qu'après un événement aussi considérable et aussi heureux, il ne fallait pas que personne à l'avenir pût jamais boire dans les mêmes verres et, ce disant, il lança son verre par-dessus le bord. Les autres allaient en faire autant, quand l'amiral, à qui appartenaient les cristaux, s'interposa rapidement en disant que, si on jetait les verres, il n'y en aurait plus pour boire le reste du champagne.

Il était près de minuit quand nous arrivâmes à Whampoa. Les jonques du vice-roi accostèrent *l'Archimède*. Ky-Ing embrassa avec effusion M. de Lagrenée et l'amiral, et embarqua avec sa suite dans sa jonque, éclairée par les feux de bengale placés au bout des vergues.

Le lendemain matin, *l'Archimède* reprenait la route de Macao, mais, avant de partir, il recevait la visite du général en chef de l'armée chinoise, qui désirait voir le navire. On fit devant lui

l'exercice du fusil et du canon; le commandant lui donna un fusil à piston et un pistolet, ce qui le ravit. Il demanda à descendre avec nous jusqu'à Bocca-Tigris.

Vers quatre heures, nous arrivions à Macao. Il fallait faire partir le plus tôt possible M. de Ferrière, premier secrétaire d'ambassade, chargé de porter le traité en France.

Le traité d'amitié et de commerce, signé à Whampoa, le 24 octobre 1844, « 13^e jour de la 9^e lune de la vingt-quatrième année de Tao-Kouang », à bord de *l'Archimède*, « en pays chinois, mais sur le sol de la patrie », ouvrait au commerce français les ports de Canton, d'Amoy, de Foutchéou, de Ning-Po et de Changhaï. Il ne différait guère du traité américain, signé peu auparavant entre Ky-Ing et M. Caleb-Cushing. Ce traité donnait aux Américains l'accès des mêmes ports, mais, dans le traité français, se trouvait un article, dû à la bienveillance toute particulière des Chinois à notre égard, et stipulant que non seulement les bâtiments de guerre français pourraient être reçus dans tous les ports du Céleste Empire, pour s'y approvisionner et s'y réparer, mais aussi que nos bâtiments de commerce pourraient jouir de cette faveur en cas de nécessité urgente. Cette faculté importante suppléait en partie au manque d'une colonie française sur les côtes de la Chine. Les Américains n'avaient pas obtenu le même avantage. Si leur constitution le leur avait permis, ils auraient accepté avec empressement l'offre, non accueillie par nous, d'un terrain pour fonder un établissement à l'embouchure du fleuve de Canton.

Dans le traité franco-chinois, il n'est pas question de la liberté du culte catholique.

En somme, le traité du 24 octobre 1844 a été négocié et conclu avec la plus grande facilité. La confiance, la sympathie même, avaient été constantes et profondes entre les deux plénipotentiaires; les Chinois avaient accordé tout ce qu'on leur avait demandé, ce dont M. de Lagrenée fut d'autant plus étonné, qu'il savait qu'Anglais et Américains avaient eu des discussions très vives et très longues pour obtenir les moindres concessions.

(A suivre.)

INVENTAIRE SOMMAIRE
DES
ARCHIVES MODERNES DE LA MARINE
Série BB⁴

(Suite ¹)

BB⁴ 188.

CAMPAGNES 1804. — 1.

Flottille nationale.— Correspondance :

1° Correspondance du v.-a. Bruix, 18 niv. XII-6 décembre 1804.

2° Notes diverses :

Ordres; états d'ouvriers; arrêtés, 1804.

BB⁴ 189.

CAMPAGNES 1804. — 2.

Flottille nationale. — Correspondance :

Correspondance de Lafond, chef de l'état-major général, janvier-juin 1804.

BB⁴ 190.

CAMPAGNES 1804. — 3.

Flottille nationale. — Correspondance :

Correspondance de Lafond, chef de l'état-major général, juillet-décembre 1804.

⁴ *Revue Maritime* d'Octobre-Novembre-Décembre 1912 et Mars-Avril-Juin-Août-Novembre-Décembre 1913.

BB⁴ 191.

CAMPAGNES 1804. — 4.

Flottille nationale. — Correspondance.

1^o Correspondance du v.-a. Verhuell, commandant la flotte batave, 24 vent.-7 décembre 1804.

2^o États de situation de la flotte batave, 1804.

BB⁴ 192.

CAMPAGNES 1804. — 5.

Flottille nationale. — Correspondance :

Correspondance de Bonnéfoux, préfet maritime du 1^{er} arrondissement, 14 niv.-7 germ. XII.

BB⁴ 193.

CAMPAGNES 1804. — 6.

Flottille nationale. — Correspondance :

Correspondance de Bonnéfoux, préfet maritime du 1^{er} arrondissement, 11 germ. XII-10 niv. XIII.

BB⁴ 194.

CAMPAGNES 1804. — 7.

Flottille nationale. — Correspondance :

1^o Correspondance du c.-a. Magon, commandant l'aile droite de la flottille, 12 niv. XII-7 brum. XIII.

2^o Capitaines de vaisseau, com^t les divisions de la flottille :

Hamelin, Malin, Le Maresquier, Castagnier, Pévrieu, 1804.

BB⁴ 195.

CAMPAGNES 1804. — 8.

Flottille nationale. — Correspondance.

Correspondance du c.-a. Lacrosse, préfet maritime du 2^o arrondissement, puis chargé de la direction supérieure de toutes les opérations de la flottille nationale, 22 niv. XII-9 frim. XIII.

BB⁴ 196.

CAMPAGNES 1804. — 9.

Flottille nationale. — Correspondance.

1^o Correspondance du c.-a. Leissègues, chargé d'inspecter les côtes de la Manche pour accélérer la réunion des bâtiments de la flottille, 20 vent.-18 mess. XII.

2° Autorités maritimes des ports :

Flessingue, Guys, chef du service, 20 pluv. XII.

Nieuport, Lainné, officier d'administration, 10 frimaire XIII.

Dunkerque, La Bretonnière, chef militaire, 12-13 niv. XII.

Dunkerque, Mallès, chef militaire, 2 frim. XII-3 niv. XIII.

Dunkerque, Levêque, chargé de la rade, 6 germ.-5 therm. XIII.

Dunkerque, Franqueville, commissaire de marine, 19 vend.-10 brum. XIII.

Boulogne, Lecoat, Saint-Haouen, chef militaire, 5 vend.-22 frim. XIII.

Calais, Le Maresquier, Porquet, Étienne, commandant la rade et le port, 11 niv. XII-2 niv. XIII.

Étaples, Bompert, commandant le port et la rade, 13 germ. XII.

Saint-Valéry-sur-Somme, Letestu, sous-commissaire de marine, 18-28 vend. XIII.

BB' 197.

CAMPAGNES 1804. — 10.

Flottille nationale. — Correspondance :

Officiers divers (capitaines de frégate, lieutenants de vaisseau, enseignes), 1804.

BB' 198.

CAMPAGNES 1804. — 11.

Flottille nationale. — Correspondance :

Général Combis, directeur général de la flottille impériale des transports, 10 nivôse XII-5 nivôse XIII.

BB' 199.

CAMPAGNES 1804. — 12.

Flottille nationale. — Correspondance :

1° Armée de terre :

Maréchal Davout; — général Ney; — général Vaufreland (Grandville); — Thirion, colonel, chef des parcs d'artillerie de la marine du 1^{er} arrondissement; — Daugier, com^t des marins de la garde, 1804.

2° Rapports de l'ingénieur Forfait, inspecteur général, 12 niv.-18 prair. XII.

3° Commissions d'armement :

2° arrondissement (capitaine de frégate Lambert) ;

4° arrondis^t (capitaine de vaisseau Lebesque), 1804.

BB⁴ 200.

CAMPAGNES 1804. — 13.

Flottille nationale.—Autorités maritimes dans les ports :

Cherbourg, Bouchet, chargé des mouvements, 30 niv. XII-2 frim. XIII.

Cherbourg, Roustagnenq, commissaire principal, 6 germ. XII.

Granville, Jacob, chef du service maritime, 2 pluv. XII-3 niv. XIII.

Brest, Bouver, c.-a., préfet maritime, 14 vend.-17 brum. XIII.

BB⁴ 201.

CAMPAGNES 1804. — 14.

Flottille nationale.— Ordres du jour :

Ordres du jour, 10 niv.-30 germ. XIII.

BB⁴ 202.

CAMPAGNES 1804. — 15.

Flottille nationale.— Ordres du jour :

Ordres du jour, 1^{er} floréal-30 messidor XIII.

BB⁴ 203.

CAMPAGNES 1804. — 16.

Flottille nationale.— Ordres du jour :

Ordres du jour, 1^{er} therm. XII-29 frim. XIII.

BB⁴ 204.

CAMPAGNES 1804. — 17.

Flottille nationale.— Divers :

Notes et renseignements divers; — états des dépenses;
— états de situation; — état général de la flottille, 1804.

BB⁴ 205.

CAMPAGNES 1804. — 18.

1° **Mer du Nord :**

La Furieuse, com^t Topsent (Ile de Walcheren), 1^{er} pluviôse XII-18 frim. XIII.

Le Libre, com^t Bourdet (station des Bouches de la Meuse),
15 niv. XII-2 niv. XIII.

Le Phaëton, com^t Freycinet (Helvoët-Sluys), 25 fri-
maire XIII.

2^o Armée navale de l'Océan. — Commandant v.-a.
Truguet, puis Ganteaume :

Correspondance et ordres du jour du v.-a. Truguet,
7 pluv.-10 brum. XII.

Correspondance du v.-a. Ganteaume (sur *le Vengeur*),
25 fruct. XII-24 brum. XIII.

Correspondance et ordres du jour du v.-a. Truguet,
9 pluv.-25 vent. XII.

Notes et états divers, 1804.

Ordres du jour du v.-a. Ganteaume, 26 prair. XII-10
niv. XIII.

BB' 206.

CAMPAGNES 1804. — 19.

1^o Escadre de l'Ile d'Aix. — Commandant c.-a.
Villeneuve, puis Missiessy :

Correspondance du c.-a. Villeneuve, 22 nivôse-28 ven-
tôse XII.

Correspondance du c.-a. Missiessy, 24 vend.-8 niv. XIII.

Lettres au général Lagrange, à Rochefort, 3-8 niv. XIII.
niv. XIII.

Correspondance du c.-a. Émeriau, com^t par intérim
(sur *le Jemmapes*), 15 niv. XII-21 vend. XII.

Le Lion, com^t Soleil..... 14 floréal XII.

Le Magnanime, com^t Allemand..... 3-7 pluv. XII.

La Gloire, com^t Bonamy..... 20-29 niv. XII.

2^o Division du Ferrol. — Commandant c.-a. Gourdon,
puis Bedout :

Correspondance de Gourdon, c.-a., 13 nivôse XII-8 ni-
vôse XIII.

Correspondance de Bedout, c.-a., 19 vent. XII.

BB' 207.

CAMPAGNES 1804. — 20.

1^o Division en relâche dans les ports d'Espagne.
— Commandant Gourrège :

L'Aigle, com^t Gourrège, 15 nivôse XII-4 nivôse XIII.

L'Argus, com^t Gréban, puis Caillard, 29 nivôse-30 ventôse XII.

La Torche, com^t Dehen..... 3 niv. XIII.

2^o Escadre de la Méditerranée. — Commandant v.-a. Latouche-Tréville, puis Villeneuve :

Correspondance de Latouche-Tréville, v.-a. (sur *le Bucen-taure*), 23 niv.-29 vent. XII.

Minutes ministérielles, 4 brum.-23 frim. XIII.

Correspondance de Villeneuve, v.-a. (sur *le Bucen-taure*), 5 brumaire-9 niv. XIII.

L'Annibal, com^t La Villegri..... 13 brum. XIII.

Le Berwick, com^t Camas..... 5 niv.-brum. XIII.

Le Formidable (monté par le c.-a. Dumanoir-le-Pelley), 1^{er} vend.-2 brum. XIII.

Le Rhin, com^t Infernet..... 19 niv. XII.

BB⁴ 208.

CAMPAGNES 1804. — 21.

1^o Iles du Vent :

Le Bonaparte, corsaire, commandant Paimpeni, 8 thermidor XII.

La Coureuse, com^t Dubourdieu, 13 pluviôse XIII.

La Curieuse, com^t Cordier (prise par les Anglais), 13-14 pluv. XII.

2^o Iles sous le Vent (Saint-Domingue) :

La Petite-Fille, com^t Picquet..... 25 therm. XII.

Le Télégraphe, com^t Du Buisson, 16 vent. XII-15 thermidor XII.

Le Téméraire, com^t Clément..... 11 nivôse XII.

Documents divers sur Saint-Domingue : Castet, aide de camp du général Ferrand; — Lefée, com^t de la marine à Saint-Domingue, 1804.

3^o Mers de l'Inde. — Division du c.-a. Linois :

Correspondance de Linois, c.-a. (sur *le Marengo*), 7 pluviôse XII-3 nivôse XII.

Correspondance de Léger, préfet colonial des Iles de France et de la Réunion, 14 brum. XIII.

Correspondance entre Linois et Decaen, commissaire-général de l'Ile de France, 29 brum.-22 flor. XII.

Le Marengo, com^t Delarue-Gréardière (monté par Linois), 27 pluv. XII.

BB^t 209.

CAMPAGNES 1804. — 22

Bâtiments isolés : missions particulières :

L'Algésiras, com^t Willaumez (Rochefort), 23 brum.-8 nivôse XIII.

L'Argo, com^t Dusseuil (Louisiane), 14 pluv.-15 thermidor XII.

La Blonde, com^t Aregnaudeau (Bordeaux), 19 germinal XII.

La Célestine, com^t Legros (Le Cap)..... 5 pluv. XII.

La Charente, com^t Samson (prise au Passage), 6-12 vent. XII.

Le Courrier, com^t Deshayes (La Havane), 10-20 pluv. XII.

La Cybèle, c^t Senez (Guyane), 20 germ. XII-3 niv. XIII.

La Dermide, com^t Poucel (Saint-Domingue) (journal), germ.-flor. XII.

Le Didon, com^t Brouard (Guyane), avec correspondance sur Jérôme Bonaparte, sur son départ de Philadelphie, 25 pluv.-9 brum. XIII.

L'Éliza, com^t Villon (Gênes)..... 9 brum. XIII.

Le Fanfaron, com^t Darnier (Brest).... 10 vend. XIII.

Le Général Pérignon, com^t Leconte (Martinique), 10 flor. XII.

La Malicieuse, c^t Malingre (Rochefort), 18 brum. XIII.

La Nourrice, com^t Vatel (Toulon, convois), 1^{er} pluv. XII-27 brum. XIII.

Le Pandour, com^t Hulot, puis Chaumont-Quitry (Nantes), 24 frim.-2 niv. XIII.

La Poursuivante, com^t Villaumez (États-Unis), 28 niv. 5 prair. XII.

Le Président, com^t Labrosse (Lorient)... 26 frim. XIII.
Le Renard, comm^t Constantin (pris par les Anglais),
10 brum. XIII.
La Salamandre, com^t Epron (Iles Chausey), 10-11 niv.
XII.
La Serpente, com^t Labrosse (Saint-Domingue), 12 niv.
XII.
Le Sylphe, com^t Langlois (Dunkerque), 7 vend. XIII.
La Tactique, c^t Legras (Toulon, convois), 27 brum. XIII.
La Topaze, com^t Baudin (Nantes).... 26 brum. XIII.
La Ville-de-Milan, com^t Reynaud (Iles sous le Vent),
3 germ. XII-20 frim. XIII.

BB⁴ 210.

CAMPAGNE 1805. — 1.

Flottille impériale. — Rapports et correspondance :

- 1^o Rapport de Bruix à l'empereur, s.-d.
- 2^o Correspondance du c.-a. Lacrosse, commandant la
flottille, 21 pluv.-10 flor. XIII.

BB⁴ 211.

CAMPAGNES 1805. — 2.

Flottille impériale. — Correspondance :

Correspondance du c.-a. Lacrosse, commandant la flot-
tille, 11 flor.-15 therm. XIII.

BB⁴ 212.

CAMPAGNES 1805. — 3.

Flottille impériale. — Correspondance :

Correspondance du c.-a. Lacrosse, commandant la flot-
tille, 17 therm.-9 niv. XIV.

BB⁴ 213.

CAMPAGNES 1805. — 4.

Flottille impériale — Correspondance :

Correspondance du capitaine de vaisseau Lafond, chef
d'état-major général, 11 niv.-11 prair. XIII.

BB' 214.

CAMPAGNES 1805. — 5.

Flottille impériale. — Correspondance :

Correspondance du capitaine de vaisseaux Lafond, chef
de l'état-major général, 12 prair. XIII-7 niv. XIV.

BB' 215.

CAMPAGNES 1805. — 6.

Flottille impériale. — Ordres du jour :

Ordres du jour, 10 niv. XIII-15 frim. XIV.

BB' 216.

CAMPAGNES 1805. — 7.

Flottille impériale. — Ports :

Boulogne, Bonnéfoux, préfet maritime du 1^{er} arrondis-
sement, 11 niv.-7 prair. XIII.

BB' 217.

CAMPAGNES 1805. — 8.

Flottille impériale. — Ports :

Boulogne, Bonnéfoux, préfet maritime du 1^{er} arron-
dissement, 13 prair. XIII-8 niv. XIV.

BB' 218.

CAMPAGNES 1805. — 9.

Flottille impériale. — Ports :

Boulogne, Lecoat, Saint-Haouen, chef militaire, 18
thermid.-17 fruct. XIII.

Calais, Lévêque, commandant de la rade et du port,
16 germ.-7 therm. XIII.

Dieppe, Lambert, chef militaire, 15 niv.-14 therm. XIII.

Cherbourg, Bouchet, chargé des mouvements, 24 niv.-
3 vent. XIII.

Granville, Jacob, commandant de la marine, 11 niv.-
18 fruct. XIII.

BB' 219.

CAMPAGNES 1805. — 10.

Flottille impériale. — Officiers :

Courand, c.-a. commandant l'aile gauche; — Le Bozec,

Hamelin, Savary, capitaines de vaisseau; — Bergoieng, Collet, Guégen, Lécollier, Lefrancq, capitaines de frégate; — Maisonblanche, Chautard, Lissillour, Callemant, lieutenants de vaisseau; — Fougeray, Préaux, Robert, enseignes de vaisseau, 1805.

BB⁴ 220.

CAMPAGNES 1805. — 11.

Flottille batave :

1^o Correspondance de Verhuell, v.-a. commandant en chef, 1^{er} mars-20 déc. 1805.

2^o Ostende :

Meyne, chargé des fonctions préfectorales, 13 niv.-12 therm. XIII.

Lacoste, chef militaire et des mouvements, 24 therm. XIII-10 vend. XIV.

Offret, chef du service administratif, 27 fructidor XIII-14 frim. XIV.

3^o États de situation, 1^{er} mars-29 prair. 1805.

BB⁴ 221.

CAMPAGNES 1805. — 12.

Flottille impériale. — Divers :

1^o Minutes de rapports à l'Empereur, 21 vent.-7 mess. XIII.

2^o Correspondance du général Combis, directeur général de la flottille des transports, 13 niv.-2 fruct. XIII.

3^o Instructions; états; plans, 1805.

BB⁴ 222.

CAMPAGNES 1805. — 13.

Flottille impériale. — États de situation :

Etats de situation groupés par ports (Dunkerque; Boulogne; Le Havre; Brest), 1805.

BB⁴ 223.

CAMPAGNES 1805. — 14.

1^o Escadre du Texel :

Lettres au maréchal Berthier, au Grand Pensionnaire, au général Marmont, à l'ambassadeur de Hollande; —

Lettres du Grand Pensionnaire (Schimmelpenninck) et du général Marmont, 1805.

2° Flessingue :

La Furieuse, com^t Topsent, 24 pluv. XIII-14 vend. XIV.

La Libre, com^t Bourdet, puis Descorches, 16 niv. XIII-19 janv. 1806.

3° Helvoet-Sluys :

Le Phaéton, com^t Freycinet, 30 fruct. XIII-24 vend. XIV.

Le Voltigeur, c^t de Saint-Cricq, 20 fruct. XIII-20 vend. XIV.

BB^t 224.

CAMPAGNES 1805. — 15.

Armée navale de l'Océan. — Commandant c.-a. Ganteaume :

Lettres et instructions ministérielles à Ganteaume, 17 vent. XII-10 vend. XIV.

Correspondance de Ganteaume, 19 vent. XIII-20 vend. XIV.

BB^t 225.

CAMPAGNES 1805. — 16.

Armée navale de l'Océan. — Commandant c.-a. Ganteaume :

Le Batave, com^t Laignel..... 1^{er} vend. XIV.

L'Invincible, com^t Dordelin..... 17 brum. XIV.

L'Indienne, com^t Proteau..... 7 therm.

Ordres du jour imprimés, 16 niv. XIII-16 frim. XIV.

BB^t 226.

CAMPAGNES 1805. — 17.

1° Division Leissègues. — Brest :

Lettres et décisions ministérielles, 10 vend. XIII-9 frim. XIV.

Correspondance du c.-a. Leissègues (sur l'*Impérial*) 17 vend.-18 frim. XIV.

2^o Division Willaumez. — Sainte-Hélène, Antibes, Terre-Neuve, etc. :

Le Foudroyant, c^t Willaumez (lettres à et de), 1^{er} vend. XIV-20 déc. 1805.

Le Vétéran, com^t Halgan..... 5 brum. XIV.

3^o Division de Jérôme Bonaparte. — Gênes :

La Pomone, com^t Charrier-Moissard, puis J. Bonaparte, 30 flor.-23 therm. XIII.

L'Endymion, com^t Bourdé-Villehuet, 15 vent.-15 mess. XIII.

Le Génois, com^t L'Hermite, 23 brum.-1^{er} niv. XIV.

L'Incorruptible, c^t Billiet. 22 pluv. XIII-20 frim. XIV.

Le Muiron, com^t Legras..... 9 vend. XIV.

L'Uranie, com^t Maïstral..... 2 pluv. XIII.

4^o Officiers :

Allemand, aîné, capitaine de vaisseau; — Delarue de Gréardière, capitaine de vaisseau; — Kergariou, ancien commandant de *la Valeureuse*.

Notes confidentielles sur divers officiers.

BB⁴ 227.

CAMPAGNES 1805. — 18.

Escadre de l'Ile d'Aix. — Commandant c.-a. Missiessy, puis Allemand :

Correspondance ministérielle à divers et rapports à l'Empereur, 3 niv.-29 fruct. XIII.

Lettres de Burgues-Missiessy, c.-a., 10 niv.-24 mess. XIII.

L'Actéon, c^t Depoye (pris par les Anglais), 30 oct. 1805.

Le Lion, com^t Soleil..... 30 flor. XIII.

Le Panilure, com^t Jance..... 1^{er}-22 prair. XIII.

La Thétis, com^t Pinsun..... flor.-5 prair. XIII.

BB 228.

CAMPAGNES 1805. — 19.

1^o Escadre de l'Ile d'Aix. — Commandant c.-a. Missiessy, puis Allemand.

Correspondance ministérielle à divers, 30 prair. XIII-23 vend. XIV.

Lettres d'Allemand, c.-a., 2 prair. XIII-5 janv. 1804
Le Suffren, com^t Troude..... 8 mess. XIV.

2^o Armée navale combinée. — Commandant v.-a.
 Rosily (après Villeveuve) :

Lettres du v.-a. Rosily (avec états divers, dont état des
 morts), 20 vend. XIV-11 juillet 1806.

BB^a 229.

CAMPAGNES 1805. — 20.

Escadre du Ferrol. — Commandant Gourdon, c.-a. :

Lettres et décisions ministérielles, 8 vent.-1^{er} therm. XIII.
 Lettres du c.-a. Gourdon, 12 niv. XIII-3 brumaire XIV.
La Guerrière, c^t Hubert.. 10 fruct. XIII-30 frim. XIV.
La Revanche, com^t Lambert.. 26 vend.-30 frim. XIV.
La Syrène, com^t Chabert.. 22 fruct.-29 brum. XIV.
Le Téméraire, com^t Clément..... 1^{er} vend. XIV.

BB^a 230.

CAMPAGNES 1805. — 21.

Armée nationale combinée. — Commandant Ville-
 neuve, v.-a. (Antilles, Cadix, Trafalgar) :

Rapports ministériels à l'Empereur, prairial XIII.
 Lettres, instructions et décisions ministérielles aux
 v.-a. Villeneuve et Rosily (Cf. 228), 12 niv.-1^{er} compl. XIII.
 Lettres du v.-a. Villeneuve (en tête, état sommaire ana-
 lytique), 14 niv. XIII-26 vend. XIV.

BB^a 231.

CAMPAGNES 1805. — 22.

Armée navale combinée :

Vaisseaux : A :

L'Achille, com^t Deniéport (brûlé).. 4 pluv.-11 flor. XIII.
L'Aigle, c^t Gourrège (échoué).. 11 niv.-7 prair. XIII.
L'Algésiras, com^t Letourneur, monté par le c.-a. Magon,
 15 pluv. XIII-7 niv. XIV.
L'Argonaute, com^t Epron..... 23 avril 1806.
L'Argus, com^t Taillard (états).
L'Atlas, com^t Le Golias, puis Roland (journal), 12
 therm. XIII-12 brum. XIV.

BB⁴ 232.

CAMPAGNES 1805. — 23.

Armée navale combinée :

Vaisseaux : B-T :

Le Berwick, com^t Filhol-Camas (perdu), 23 niv. XIII-
1^{er} vend. XIV.

Le Bucentaure, com^t Magendie (monté par le c.-a. Vil-
leneuve, échoué), 15 vend. XIV-23 mai 1806.

(A suivre.)

REVUE DES MARINES ÉTRANGÈRES

CHRONIQUE MENSUELLE

Coup d'œil sur les Marines Étrangères en 1913

Au point de vue de la politique navale, l'année 1913 n'a pas été marquée, comme l'année précédente, par l'éclosion de programmes retentissants. C'est vers l'armée de terre qu'ont été invinciblement attirées les préoccupations des hommes d'Etat. Non pas que les dépenses faites pour les flottes de guerre aient marqué un recul et que l'on ait pu entrevoir, ne fût-ce qu'un moment, la terre promise de la limitation des armements. Les programmes des années précédentes ont été exécutés dans toute leur rigueur et les travaux de construction et d'adaptation ont poursuivi leur marche comme les années précédentes. Mais si l'élan donné précédemment ne s'est pas ralenti, il n'a pas acquis, toutefois, cette année, de nouvelles forces.

A un point de vue un peu différent et qui se rapporte plutôt à l'utilisation de la flotte construite, non sans intéresser pourtant la construction de la flotte de demain, les nouvelles conditions créées par la guerre des Balkans ont attiré l'attention universelle sur une mer un peu négligée dans ces dernières années et qui vient de passer subitement au premier rang. Une puissante escadre anglaise montre en ce moment aux rivages de la Méditerranée le pavillon anglais qui en avait presque disparu naguère, et une forte division allemande est maintenue dans cette mer où l'Allemagne n'entretenait jusqu'ici aucun navire

de guerre d'une force militaire sérieuse. C'est là un fait intéressant à noter et qui contraste singulièrement avec la concentration poursuivie jusqu'ici d'une façon si rigide des forces navales anglaise et allemande dans la mer du Nord. En même temps, les puissances navales méditerranéennes, comme l'Italie et l'Autriche-Hongrie, poursuivent avec ardeur et continuité le développement de leurs forces navales; les puissances navales orientales, comme la Grèce et la Turquie, font appel à l'étranger pour réorganiser leur marine en attendant qu'elles placent leurs commandes d'unités nouvelles impatiemment attendues et âprement disputées.

Au point de vue technique, on peut signaler cette année le lancement, en Angleterre, qui tient toujours la tête et indique la marche que suivent les autres pays, de deux nouveaux types de navires : le cuirassé rapide armé des canons du plus fort calibre et ne brûlant que du pétrole, et un nouveau genre de croiseur légèrement cuirassé, à grande vitesse et plus petit que les précédents. Mais il faut ajouter que ce nouveau type de cuirassé semble avoir été frappé à mort dès sa naissance et qu'il n'est plus reproduit dans le programme suivant, où l'on revient à l'ancien cuirassé à vitesse modérée, brûlant surtout du charbon.

On peut noter aussi l'augmentation continue des déplacements et des vitesses des sous-marins, celle un peu moins marquée des contre-torpilleurs, et l'accroissement continu des calibres de la grosse artillerie, arrivée au 380 $\frac{m}{m}$.

Pour les machines, les turbines ont depuis longtemps triomphé. On s'efforce, en Angleterre, au moyen d'essais effectués sur les destroyers, de diminuer un peu la consommation du combustible au moyen des appareils de réduction et de la surchauffe. Quant aux moteurs à combustion intense, qui devaient révolutionner l'art naval, ils ne trouvent guère jusqu'ici d'application que sur les sous-marins et parfois, à titre d'essai, sur quelques destroyers pour la marche en croisière. Il semble bien que là on soit réduit depuis longtemps à piétiner sur place.

L'aéronautique, avec ses promesses vagues et ses perspectives infinies, continue à attirer l'attention des marines de tous les pays, mais elle ne se révèle guère au public que par des acci-

dents retentissants, qui, toutefois, ne sauront retarder la marche invincible du progrès.

Après cette vue d'ensemble, jetons un regard sur l'activité des différentes puissances navales pendant l'année qui vient de s'écouler.

ANGLETERRE

La politique navale de l'Angleterre est depuis longtemps déterminée par celle de l'Allemagne. Mais il semble que, cette année, elle l'ait été d'une façon moins rigide et moins absolue. Sans cesser de penser à la mer du Nord, l'Angleterre a jeté parfois un regard vers d'autres régions où ses intérêts, sans être aussi directs, n'en sont pas moins essentiels, et les conditions nouvelles de la politique générale et, en premier lieu, la détente notable qui s'est produite dans les relations anglo-allemandes ont amené comme un commencement de déconcentration des forces navales anglaises, jusque-là entassées dans la mer du Nord, mouvement qui s'est marqué par l'envoi, provisoire, il est vrai, mais qui n'en est pas moins d'une importance considérable, d'une des escadres cuirassées de la Home Fleet dans la Méditerranée.

La détente marquée dans les relations anglo-allemandes, dont cet envoi est un signe tangible, ne semble guère devoir influencer les dépenses navales anglaises. Le premier Lord de l'Amirauté, Mr. Winston Churchill, est bien revenu sur son idée d'un « naval holiday », c'est-à-dire d'un an de congé des chantiers de constructions navales, mais il a ajouté à cette idée un peu flottante et d'une réalisation difficile des précisions autrement fermes sur l'augmentation certaine du budget futur de la marine.

Il est impossible, même avec un programme modeste de construction, d'éviter cette augmentation du budget nécessitée par l'accroissement du personnel et les frais d'entretien de plus en plus grands des navires armés, et il semble que le fardeau en retombera uniquement sur les épaules du contribuable anglais. Les Dominions autonomes qui, par l'accord de 1909, semblaient vouloir assumer une partie tout au moins de ces charges, paraissent maintenant, en général, assez disposés à s'y soustraire. Le

Sénat canadien a rejeté le projet de loi du gouvernement canadien qui mettait à la disposition de l'Angleterre les crédits nécessaires à la construction de trois grands cuirassés, et depuis, malgré les protestations du ministère de Mr. Borden et d'une partie de l'opinion publique, la question n'a pas fait un pas. La Nouvelle-Zélande, qui, jusqu'ici, s'était montrée la plus zélée et qui avait mis le cuirassé-croiseur construit à ses frais à la disposition de l'Amirauté anglaise, se montre maintenant, sous un nouveau ministère présidé par Mr. Massey, tout à fait revêche. Le nouveau gouvernement se plaint que l'Amirauté anglaise n'ait pas satisfait aux obligations de l'accord de 1909 et, par une loi récemment votée, il a fait supprimer le subside de 2 millions et demi de francs versé jusqu'ici à l'Amirauté, et l'a fait consacrer à l'instruction du personnel naval néo-zélandais. L'Afrique du Sud ne fait rien et ne peut pas faire grand chose. L'Australie seule a réalisé à peu près l'unité prévue par l'accord de 1909; elle est maintenant en possession d'un cuirassé-croiseur, *L'Australia*, de deux petits croiseurs et de plusieurs destroyers et sous-marins. Il ne reste plus qu'un petit croiseur à construire, mais celui-ci, qui doit être construit en Australie, n'est pas encore commencé et le chantier de l'Etat qui est chargé de sa construction n'est pas encore en état d'entreprendre ce travail, ce qui ne laisse pas que de jeter un jour assez fâcheux sur les capacités des arsenaux de la marine australienne.

L'activité des chantiers anglais de constructions navales a été aussi intense cette année que les années précédentes. Mais on a pu constater cette année, plus encore que les années précédentes, des retards considérables dans la construction des navires confiés à l'industrie. Un fait qui illustre bien ces retards, c'est qu'aux mois d'octobre et de novembre on a lancé presque en même temps deux cuirassés du programme 1911-12, construits à l'industrie, et deux cuirassés du programme 1911-12, construits par les arsenaux de l'Etat. Sans doute, il est de règle que ceux-ci commencent plus tôt que l'industrie les navires qui leur sont commandés; il n'en est pas moins vrai que, cette année, les cuirassés lancés dans les chantiers privés sont restés sur cale plus de dix-sept mois, tandis que la moyenne habituelle est de dix mois et demi. La cause de ce retard est attribuée au peu d'activité

des ouvriers des chantiers privés, dont la moyenne de travail, y compris les heures de travail supplémentaire, ne s'est élevée qu'à quarante-une heures par semaine. Il y a là une raison de préoccupation pour l'Angleterre, dont la rapidité de construction est un facteur important de la suprématie navale.

Cette année, trois cuirassés et deux cuirassés-croiseurs, dont *l'Australia*, construit pour l'Australie, sont entrés en service, avec une durée de construction de vingt-sept à vingt-huit mois pour quatre d'entre eux et de trois ans pour *l'Australia*. Quatre cuirassés, dont deux du programme 1911-12 et deux du programme suivant et un cuirassé-croiseur, ont été lancés tous dans le dernier trimestre. Deux cuirassés du programme 1913-14 ont été mis en chantier dans les arsenaux.

Pour les croiseurs, on en a lancé trois qui sont les derniers de la série Town, qui en compte 18, et deux qui commencent une nouvelle série de croiseurs légèrement cuirassés, d'un tonnage un peu inférieur aux précédents. Les vingt destroyers du programme 1911-12 sont entrés en service cette année; les vingt du programme suivant ont été en grande partie lancés et quelques-uns viennent d'entrer en service. Pour les sous-marins, quatre navires du type *E* de 800 tonnes de déplacement sont entrés en service.

Une des grandes préoccupations de l'Amirauté, cette année, a été le recrutement du personnel dont l'augmentation dans le budget 1913-14 se chiffre par 538 officiers et 8.500 sous-officiers et marins. Pour augmenter le nombre des officiers, on a eu recours à l'entrée directe de jeunes gens âgés de 17 ans et demi à 18 ans et demi, qui, après un an et demi d'instruction à bord d'un croiseur, sont embarqués sur les navires de la flotte comme midshipmen. Une autre mesure, destinée à élargir la couche sociale où se recrutent les futurs officiers de la marine, a consisté à réduire, dans une faible proportion, il est vrai, en particulier à l'avantage des fils d'officiers et des fonctionnaires de la marine, les frais de pension aux collèges navals d'Osborne et de Dartmouth. Enfin l'Amirauté a apporté, d'après les conclusions d'une commission présidée par l'amiral Sir Reginald Custance, quelques modifications de détail et quelques précisions dans le plan de formation des officiers de marine.

De grandes manœuvres navales, sur lesquelles on a gardé, suivant l'habitude des dernières années, le plus grand secret, ont eu lieu à la fin de juillet. Tous les navires disponibles avaient été mobilisés et la proportion entre les forces attribuées aux deux partis était à peu près celle qui existe entre les forces de l'Angleterre et de l'Allemagne. Le thème général n'a pas été publié, mais il est évident qu'il s'agissait d'étudier la possibilité pour une flotte inférieure à la flotte anglaise d'effectuer des raids et des débarquements sur les côtes des Iles Britanniques en profitant de l'absence momentanée des escadres cuirassées ennemies. Le résultat semble avoir été atteint par le parti de l'attaque qui a réussi à effectuer deux débarquements à deux reprises différentes. Mais c'est là tout ce que l'on sait sur les manœuvres.

ALLEMAGNE

Cette année, l'Allemagne a conquis, par ses efforts méthodiques et continus, le second rang parmi les puissances navales que les Etats-Unis ont perdu par la diminution de près de la moitié de leur programme de construction. Le gouvernement allemand n'a pas proposé cette année une nouvelle loi de la flotte, malgré les efforts de la Ligue navale allemande et du parti pangermaniste qui réclament l'augmentation du nombre des grands croiseurs, c'est-à-dire des cuirassés-croiseurs, par la mise en chantier, chaque année, de trois grands navires cuirassés. Mais la loi de l'année dernière a porté ses fruits, et les budgets de la marine ont continué leur marche ascensionnelle : celui des budgets 1913-14 s'élevait à 599 millions; celui de 1914-15, présenté à la fin de cette année, s'élève à 609 millions et présente, pour la première fois, une augmentation sur le budget prévu dans la loi de la flotte.

Cette année, des crédits supplémentaires, se montant à 3 millions 700.000 francs, ont été demandés pour l'aéronautique navale; ils se rattachent à un ensemble de dépenses de 62 millions et demi à répartir entre les années 1914 à 1918, soit environ 12 millions et demi par an en moyenne.

Les constructions navales ont cheminé cette année d'un pas uniforme, sans être troublées par des grèves comme en 1910,

ou du moins les grèves survenues en juillet dans certains chantiers de l'industrie de Hambourg et de Stettin ne semblent pas les avoir affectés sérieusement. Trois cuirassés et un cuirassé-croiseur appartenant au programme de 1910-11 sont entrés en service avec des durées de construction d'un peu plus de trois ans, et après avoir donné des vitesses moyennes de 21,5 pour les cuirassés et de 29,2 pour le cuirassé-croiseur. Trois cuirassés et un cuirassé-croiseur du programme suivant ont été lancés, ainsi qu'un cuirassé-croiseur du programme suivant. Une note officielle parue dans la *Marine-Rundschau* a appris, contrairement à ce que beaucoup s'imaginaient savoir, que la marine allemande s'en tenait, pour tous ces navires, au calibre de 305 $\frac{m}{m}$, et que l'on ne passerait au calibre de 380 $\frac{m}{m}$ que sur les deux cuirassés du programme de 1913, les cuirassés-croiseurs à partir du *Derfflinger* devant être désormais armés du 305 au lieu du 280.

Deux petits croiseurs, *Strasburg* et *Stralsund*, sont entrés en service après avoir donné des vitesses maximum de plus de 28 nœuds et des vitesses moyennes voisines de 27 nœuds; deux autres sont en achèvement à flot, deux autres ont été lancés. Les douze grands torpilleurs, S-13 à S-24, du programme 1912-13, sont entrés en service les derniers et ont atteint des vitesses de 34 à 37 nœuds. Quant aux sous-marins, leur nombre est tenu secret; on en comptait 18 à la fin de 1912, et, d'après les déclarations du ministre de la marine, on doit en construire six chaque année; on peut admettre qu'il y en a 24 en service à la fin de 1913.

L'activité dans les armements s'est marquée cette année par la constitution de la 3^e escadre formée le 1^{er} octobre et qui ne compte encore actuellement que quatre cuirassés, mais ce sont les plus récents et, par suite, les plus puissants de la marine allemande. Un essai pour rehausser au dehors le prestige de l'Allemagne, en montrant son pavillon arboré par de puissants navires dans des mers jusqu'ici peu fréquentées par ses escadres, se marque par l'envoi, pour une croisière dans l'Atlantique, d'une division formée des deux plus récents cuirassés et d'un petit croiseur. Le maintien à titre permanent, dans la Méditerranée, d'une division formée par le cuirassé-croiseur *Göeben* et deux

petits croiseurs, répond à ce même objectif et aussi à d'autres d'un caractère plus militaire.

L'activité des forces navales allemandes, et en particulier de la flotte de haute mer qui les comprend à peu près toutes, s'est déployée cette année de la façon habituelle : avec une méthode rigoureuse et le secret le plus absolu. On peut mentionner seulement l'accident survenu au torpilleur S-178 coupé en deux par le croiseur-cuirassé *York*, mais dont les deux morceaux ont pu être renfloués et conduits au port, et les deux accidents autrement graves survenus aux deux premiers dirigeables de la marine dont l'un fut précipité dans les flots près d'Héligoland et dont l'autre a été détruit par une explosion, non sans pertes cruelles pour le personnel, notamment sur le dernier, dont tout l'équipage a péri.

ÉTATS-UNIS

C'est cette année que le gouvernement des Etats-Unis a été remis complètement aux mains du parti démocrate; mais il y avait déjà quelque temps que l'influence de celui-ci s'était fait sentir dans la marine par la diminution de près de moitié du programme de constructions navales (un cuirassé au lieu de deux), et cela par suite d'une majorité démocrate à la Chambre des Représentants. Cette année, à partir du 4 mars, le parti démocrate a pris complètement la direction des affaires, et un nouveau secrétaire, M. Daniels, a été chargé de la marine. On ne peut pas dire que jusqu'ici, et le contraire eût été étonnant, il ait effectué de grandes réformes. Il a manifesté toutefois une tendance marquée vers une attribution plus grande des constructions neuves aux arsenaux de l'Etat, et il a brandi contre le monopole de fait des trois usines de plaques de cuirassé la menace habituelle de l'établissement d'une usine de l'Etat. Tout cela n'est encore qu'à l'état de projet, ainsi, d'ailleurs, que le projet sur les cadres du personnel depuis longtemps pendant devant le Parlement et dont l'étude par la commission de la marine n'avance que bien lentement.

Ce qui est significatif, c'est que le premier programme naval du gouvernement démocrate, qui vient d'être déposé devant le

Parlement, comporte la mise en chantier de deux cuirassés, c'est-à-dire qu'il ne se distingue en rien des programmes d'autrefois du gouvernement républicain.

La marine des Etats-Unis s'est accrue cette année du cuirassé *Texas*, qui a donné à ses essais une vitesse moyenne de 21 nœuds 128, de six destroyers et de huit sous-marins à peu près terminés.

Les événements du Mexique ont obligé le gouvernement à détacher dans les eaux mexicaines une division cuirassée de la flotte de l'Atlantique; les escadres ont effectué, à la fin de l'année, un voyage d'agrément dans la Méditerranée.

JAPON

L'année 1913 n'a pas vu encore l'éclosion du programme naval toujours annoncé et toujours différé par suite de considérations financières et peut-être par de nombreux changements de ministères. Mais à défaut d'un vaste programme sur le papier, on a eu des réalisations plus modestes, mais aussi plus sûres. Les crédits pour les constructions neuves ont été augmentés de 15 millions et portés à 90 millions, et trois cuirassés type *Fuso* ont été mis en chantier ou vont l'être au commencement de l'année prochaine dans l'arsenal de Yokosouka et dans les chantiers privés de Mitsieboshi et de Kawasaki; c'est la première fois que les chantiers japonais entreprennent la construction de cuirassés et c'est tout récemment qu'ils ont entrepris celle de cuirassés-croiseurs.

La flotte japonaise s'est enrichie cette année du cuirassé-croiseur *Kongo*, construit en Angleterre; un autre navire du même type, le *Hiyei*, lancé en novembre 1912, sera bientôt terminé; les deux autres, construits dans les chantiers privés, devaient être lancés à la fin de cette année; le cuirassé *Fuso* le sera au commencement de l'année prochaine.

On peut signaler cette année, en dehors des exercices et des manœuvres habituelles des escadres, dont la 3^e, qui séjourne sur les côtes de la Chine, a dû être un instant puissamment renforcée, par suite des événements survenus dans ce pays, les efforts considérables s'étendant à tous les services de la marine pour réaliser la politique générale d'économies et la réforme

administrative imposées au Japon par l'état de ses finances et en particulier la réorganisation des dépenses fixes et mobiles dont on trouvera des détails dans la *Revue Maritime* de septembre.

ITALIE

L'Italie n'établit pas de programme de constructions qui permette de se faire une idée de sa politique générale. Le ministre ordonne les mises en chantier d'après les crédits mis à sa disposition et qui ne sont pas faciles à démêler dans le budget au milieu de nombreuses dispositions législatives incessamment modifiées. On ne connaît guère la politique navale italienne que par ses réalisations effectives et l'activité de ses chantiers. Celle-ci a été considérable cette année; elle a été marquée par l'achèvement des trois cuirassés *Giulio-Cesare*, *Conte-de-Cavour* et *Leonardo-da-Vinci*, dont le premier vient d'effectuer ses essais de machines et qui a donné 22 nœuds, mais qui, par suite de retard dans les installations d'artillerie, ne pourront guère entrer en service avant les premiers mois de l'année prochaine; le lancement des deux cuirassés *Andrea-Doria* et *Ducilio*, lancés à un mois de distance dans les arsenaux de Spezzia et de Castellamare; la préparation sinon le commencement des quatre cuirassés du nouveau programme, qui doivent avoir 26.000 tonnes et porter des canons de 380 $\frac{m}{m}$.

Les petits croiseurs *Marsala* et *Nino-Bixio* sont encore dans la période des essais; ils ont donné des vitesses de 28 nœuds; mais ils ne sont pas entrés définitivement en service. Les six contre-torpilleurs type *Indomito* de 690 tonnes sont maintenant tous lancés et la plupart sont terminés; ils ont donné aux essais des vitesses un peu supérieures à 35 nœuds. Quatre sous-marins ont été lancés dans le second semestre, et le programme de construction de sous-marins qui compte 13 sous-marins, 8 du type *Zoea*, 2 *Giacinto-Pullino* et *Galileo-Ferrario*, 2 *Nautilus* et *Nereide* et l'*Atropo*, construit par les chantiers allemands Germania-Krupp, touche à son achèvement; tous ces navires ayant été lancés.

RUSSIE

La Russie a compté cette année onze cuirassés sur cale et en achèvement à flot, c'est presque le chiffre de l'Angleterre. Malheureusement, il est surtout grossi par suite du retard dans les constructions navales; les quatre cuirassés type *Gargout*, mis en chantier depuis 1909 et lancés en 1911, ne sont pas encore terminés; les quatre cuirassés-croiseurs du nouveau programme, baptisés solennellement le 19 décembre 1912, sont à peine commencés; seuls, les trois cuirassés de la mer Noire, baptisés, sinon commencés, le 30 novembre 1912, marquent un progrès réel, l'*Imperatriza-Maria* ayant été lancé le 30 octobre et les deux autres devant l'être bientôt.

Il n'y a d'ailleurs rien d'étonnant à ce que les constructions neuves progressent lentement, lorsqu'il faut procéder simultanément à la construction de navires et à la transformation des chantiers.

D'ailleurs, la marine russe peut déjà enregistrer un succès de bon augure, le croiseur-torpilleur qui porte le nom glorieux de *Novik* ayant atteint dans ses essais la belle vitesse moyenne de 36 n. 2.

AUTRICHE-HONGRIE

La marine austro-hongroise continue à progresser méthodiquement; la flotte s'est accrue cette année d'un deuxième dreadnought, le *Tegetthoff*, qui a donné à ses essais 20 n. 5 et dont la construction, entre le navire en chantier et le premier appareillage, n'a demandé que deux ans. Le troisième dreadnought sera bientôt prêt à faire ses essais; le quatrième, le premier construit aux chantiers Danubius, subira quelque retard. Une deuxième division de dreadnoughts, destinée à remplacer la classe *Monarch*, est déjà en projet sinon en commencement d'exécution.

On a lancé cette année le croiseur de 3.500, *Novara*; les deux autres du même type devaient commencer leurs essais en décembre. Quant aux six contre-torpilleurs de 800 tonnes du pro-

gramme de construction, ils sont tous lancés; deux ont commencé leurs essais, un est entré en service. Cinq sous-marins ont été commandés aux chantiers allemands Krupp-Germania.

Une nouvelle circonscription maritime a été créée à Sebenico.

Petites marines. — La guerre des Balkans, avec ses transferts de puissance et de territoires et aussi ses enseignements sur l'importance de la puissance navale, a eu rationnellement pour conséquence l'éclosion de projets d'expansion navale de toutes les puissances balkaniques riveraines de la mer, c'est-à-dire de la Grèce, de la Turquie, de la Roumanie. Les projets de cette dernière ont été élaborés par une commission qui propose la construction de six croiseurs de 3.500 tonnes, douze contre-torpilleurs de 1.500 destinés à la mer Noire, dont quatre ont déjà été commandés aux chantiers Pattison, de Naples, et douze monitors de 600 tonnes destinés au Danube. Les projets de la Grèce et de la Turquie, qui auront naturellement une plus grande envergure, ne sont pas encore arrêtés. En attendant, la réorganisation de ces deux marines est confiée à deux maisons navales anglaises dirigées par deux contre-amiraux. La Grèce fait construire aux chantiers allemands Vulcan, de Stettin, un grand cuirassé, *Salamis*, et a reçu dernièrement six torpilleurs de 125 tonnes construits pour elle dans les mêmes chantiers, et un sous-marin, le *Xiphias*, construit au Creusot.

La Turquie vient de confier la réorganisation de ses arsenaux maritimes à un consortium anglais formé par les maisons Armstrong et Vickers, et le cuirassé *Reshad-V*, commandé par elle aux chantiers Vickers, qui déplace 23.000 tonnes et est armé de 10 canons de 343 $\frac{m}{m}$, a été lancé le 3 septembre.

Si les puissances balkaniques font preuve d'une grande ardeur à développer leur puissance navale, il n'en est pas tout à fait de même des Etats de l'Amérique du Sud, dont l'ardeur semble s'être un peu calmée. C'est ainsi que le Brésil cherche à vendre le cuirassé *Rio-de-Janeiro*, construit pour lui aux chantiers Armstrong et lancé le 22 janvier 1913. Les autres principales puissances navales de l'Amérique du Sud, l'Argentine, pour laquelle deux cuirassés construits aux Etats-Unis approchent de leur achèvement, l'un deux, le *Rivallavia*, ayant com-

mencé ses essais et atteint une vitesse moyenne de 22 nœuds 5, et pour laquelle quatre grands contre-torpilleurs de 1.500 tonnes sont en construction en Allemagne, et le Chili, pour qui les chantiers Armstrong ont lancé, le 27 novembre, le cuirassé *Almirante-Latorre* de 28.000 tonnes et dix canons de 356 ^m/_m, conservent l'expectative.

Le premier dreadnought espagnol, l'*España*, est entré cette année en service; un second, l'*Alfonso-XIII*, a été lancé le 7 mai; un troisième est en chantier, et l'on parle déjà d'un nouveau programme comportant la construction d'une seconde division de trois dreadnoughts de 21.000 tonnes, sans compter les navires plus petits.

Parmi les puissances navales du Nord, la Hollande seule semble vouloir entrer, avec beaucoup d'hésitations, il est vrai, dans la voie des dreadnoughts. Elle y est entraînée surtout par la question de la défense des Indes. Une commission nommée pour étudier cette question propose la construction de neuf cuirassés de 21.000 tonnes, sans compter les autres navires. Pour le moment, il n'est question que de la construction d'un seul dreadnought et encore on peut s'attendre à ce qu'elle rencontre de grandes difficultés avec un Parlement divisé en trois tronçons sans majorité permanente possible.

Les Etats Scandinaves persistent dans leur politique de défense locale au moyen de petits cuirassés, de torpilleurs et de sous-marins, mais en Suède de vifs efforts sont faits par une partie du Parlement et de l'opinion publique pour pousser le gouvernement libéral à augmenter dans une forte proportion les forces navales du pays.

ANGLETERRE

POLITIQUE NAVALE

Politique navale de la Nouvelle-Zélande. — Le ministère néo-zélandais, présidé par M. Massey, vient de donner un commencement d'exécution à ses projets navals, relatés dans la *Chronique* du mois de décembre 1913, en faisant voter le 4 décembre, en troisième lecture, par la Chambre des députés, un projet naval

supprimant le subside de 2.500.000 francs payé par la Nouvelle-Zélande à l'Amirauté anglaise et consacrant cette somme à l'instruction du personnel naval néo-zélandais.

Dans la discussion, le ministre de la défense, colonel Allen, a déclaré que l'Amirauté anglaise n'avait pas rempli à l'égard de la Nouvelle-Zélande les obligations de l'accord de 1909 et que le cuirassé-croiseur *New-Zealand*, construit aux frais de la colonie, n'avait rien ajouté aux forces de l'Empire et n'avait servi qu'à soulager les contribuables anglais.

L'ancien premier ministre, Sir Joseph Ward, a défendu la politique navale de son gouvernement et a montré que la Nouvelle-Zélande ne pouvait pas supporter le fardeau d'une marine autonome.

PERSONNEL

Mutations dans le haut commandement. — L'amiral Sir Francis Bridgeman vient d'être atteint par la limite d'âge (65 ans). Il avait occupé les plus hautes fonctions de la marine : deux fois commandant de la Home Fleet, une première fois lors de la formation de celle-ci, de mars 1907 à mars 1909, une seconde fois de mars à décembre 1911, il fut deuxième lord naval de mars 1909 à mars 1911 et premier lord naval de décembre 1911 à décembre 1912. L'insistance de Mr. Curchill le força à demander son remplacement pour raisons de santé.

Sa mise à la retraite a amené la nomination au grade d'amiral du vice-amiral John Denison, qui a pris immédiatement sa retraite, puis celle du vice-amiral Sir Alfred Paget, âgé de soixante et un ans.

Les deux contre-amiraux Sir Colin Campbell (51 ans) et Sir Douglas Gamble, récemment conseiller naval de la Turquie et âgé de cinquante-sept ans, ont été promus vice-amiraux.

Le vice-amiral Sir Cecil Burney est nommé au commandement des 2^e et 3^e flottes, en remplacement du vice-amiral Sir Frederick Hamilton, qui a terminé ses deux ans de commandement.

Le contre-amiral Charles Cladden est nommé au commandement de la 2^e escadre de croiseurs, en remplacement du contre-amiral Sturdee, qui a terminé ses deux ans de commandement,

et il est remplacé dans le commandement de la 3^e escadre de croiseurs par le contre-amiral William Packenham, quatrième lord naval, celui-ci étant remplacé dans ses fonctions par le capitaine de vaisseau Cecil Lambert.

Le contre-amiral Stuart Nicholson succède au contre-amiral Dandas of Dandes comme contre-amiral dans les Home Fleets à la station de Nore.

Prix de la pension à l'Ecole Navale. — L'Amirauté a décidé de réduire, pour 25 o/o des élèves, de 1.890 à 1.008 francs le prix de la pension aux collèges d'Osborne et de Dartmouth. Le bénéfice de cette faveur sera réservé pour les deux cinquièmes aux fils des officiers de l'armée et de la marine et des fonctionnaires de la marine; elle ne sera d'ailleurs accordée que lorsque la situation financière des parents le justifiera aux yeux de l'Amirauté.

Même avec cette réduction, la charge totale annuelle sera encore de 85 livres (2.142 francs) pendant quatre ans, au bout desquels le midshipman ne touchera que 50 livres (1.260 francs) par an et devra recevoir un supplément de ses parents, de sorte que la dépense totale pour faire entrer un enfant dans la marine peut être évaluée à 520 livres (12.604 francs).

MATÉRIEL

Constructions neuves. — Quatre grands navires cuirassés viennent d'être lancés en Angleterre dans un intervalle qui n'excède guère un mois, sans compter le cuirassé chilien *Almirante-Latorre*, construit aux chantiers Armstrong et lancé le 27 novembre. Ce sont : les deux cuirassés *Benbow* et *Emperor of India* (ex-*Delhi*), du programme 1911-12, lancés respectivement le 12 novembre aux chantiers Beardmore et le 27 novembre aux chantiers Vickers; le cuirassé *Warspite*, du programme suivant (1912-13), lancé le 26 novembre à l'arsenal de Devonport, et le « battle-cruiser » *Tiger*, du programme 1911-12, lancé le 15 décembre aux chantiers Brown, et qui est le premier grand cuirassé anglais muni de turbines Brown-Curtis.

Il est singulier à première vue de voir ainsi lancer en même temps des navires de deux années différentes; c'est que les

cuirassés *Benbow*, *Emperor-of-India* et *Tiger*, construits à l'industrie, ont subi un retard considérable de plus de six mois, étant restés plus de dix-sept mois sur cale, alors que la moyenne habituelle des cuirassés anglais était jusqu'ici de dix mois et demi. Ce retard est attribué au manque d'activité des ouvriers des chantiers anglais, dont la moyenne des heures de travail par semaine, y compris les heures supplémentaires, n'aurait été que de quarante et une.

Quoi qu'il en soit, le cuirassé *Warspite* est d'un type nettement différent des deux autres. Il appartient au type *Queen-Elizabeth*, dont le premier a été lancé le 16 octobre (voir la chronique du mois de décembre), et qui présente un déplacement de 27.000 tonnes, un armement de huit canons de 381 m/m , une vitesse prévue de 25 nœuds et ne chauffe qu'au pétrole.

Le *Benbow* et l'*Emperor-of-India* appartiennent au type *Iron-Duke*, dont les deux premiers font en ce moment leurs essais. On leur donne comme caractéristiques : 24.750 tonnes de déplacement, 177 mètres de longueur entre perpendiculaires, 27 mètres 30 de largeur, une puissance de 23.000 chevaux qu'on espère pousser jusqu'à 31.000, une vitesse de 22 nœuds, un armement composé de 10 canons de 343 m/m , répartis par paires dans cinq tourelles axiales, douze ou seize canons de 152 m/m placés en casemates cuirassées et quatre tubes lance-torpilles; le cuirassé à la flottaison serait d'une épaisseur de 343 ou 305 m/m , s'abaissant à 102 aux extrémités; la cuirasse qui le surmonte serait d'une épaisseur variant de 254 à 102; les tourelles seraient cuirassées à 305 m/m , le pont à 70.

Quant au « battle cruiser » *Tiger*, il aurait de 27.500 à 28.000 tonnes de déplacement, huit canons de 343 m/m et 12 de 152, cinq tubes lance-torpilles, une cuirasse à la flottaison de 230 m/m et une vitesse d'au moins 28 nœuds.

Les destroyers *Llewellyn* et *Laverock*, du programme 1912-13, ont été lancés respectivement le 30 octobre aux chantiers Beardmore et le 19 septembre aux chantiers Yarrow.

FORCES NAVALES

Bâtiments divisionnaires des flottilles. — Contrairement à ce

qui avait été décidé antérieurement, les croiseurs légers *Attentive*, *Adventure* et *Forward* seront bâtiments divisionnaires des 1^{re}, 2^e et 3^e flottilles de destroyers. Ils seront relevés plus tard par les croiseurs *Fearless*, *Aurora* et *Arethusa*.

ALLEMAGNE

POLITIQUE NAVALE

Badget de la marine. — Le projet de budget de la marine pour 1914-15 vient d'être soumis au Reichstag; il comporte les prévisions suivantes :

Dépenses permanentes.....	276.328.271 fr.
Dépenses d'une fois.....	296.849.437
Dépenses extraordinaires.....	36.762.500

Total..... 609.940.208 fr.

Le budget est en augmentation sur le budget précédent d'environ 10 millions (exactement 9.622.847 francs); chose nouvelle, il présente une augmentation de 28 millions et demi sur le budget prévu dans la loi navale de 1912, même en y ajoutant les dépenses supplémentaires de l'aviation; jusque-là, l'administration de la marine avait mis une sorte de point d'honneur à rester toujours en deçà des dépenses prévues.

Les dépenses extraordinaires continuent à décroître; elles présentent une diminution de 25 millions sur le budget précédent, qui lui-même en présentait une de 29 sur le budget antérieur. Les dépenses de la marine sont de plus en plus couvertes par l'impôt et on ne recourt de moins en moins à l'emprunt.

L'augmentation du personnel comporte : 1 vice-amiral à la place de 1 contre-amiral, 8 capitaines de vaisseau, 15 capitaines de frégate ou de corvette, 32 capitaines-lieutenants (lieutenants de vaisseau), 78 oberleutnants et leutnants (enseignes); 8 officiers supérieurs mécaniciens, 8 mécaniciens principaux de 1^{re} classe, 34 de 2^e classe; 18 médecins, dont 5 officiers supérieurs; 17 commissaires; 8 officiers sédentaires de l'artillerie, des torpilles et des mines; 5.973 officiers de pont, sous-officiers et marins.

Les dépenses pour le service courant des bâtiments armés (*Indiensthaltung*) s'élèvent à 83.737.500 francs en augmentation de 12.447.500 francs sur l'année précédente, ce qui est attribué au plus grand nombre de navires armés, à leur tonnage plus fort, au prix plus élevé des matières.

Les frais de table des cadets, aspirants et officiers de pont sont augmentés. Une nouvelle réglementation des suppléants à la mer les proportionne à la solde.

L'état des constructions de cette année comporte, suivant les prévisions de la loi de la flotte, la mise en chantier d'un cuirassé en remplacement du *Kaiser-Friedrich-III* (première annuité 8.750.000 francs), d'un cuirassé-croiseur en remplacement de la *Victoria-Louise* (7.500.000 francs), de deux petits croiseurs en remplacement de la *Gazelle* et de la *Niobe* (3.125.000 francs chacun), d'une division de douze torpilleurs (12.250.000 francs).

Un crédit de 23.750.000 francs (diminution sur l'année précédente, 1.250.000 francs) est prévu pour les sous-marins.

Les crédits pour les constructions neuves (coques et machines) s'élèvent à 177.187.500 francs; les crédits pour les réfections et transformations de navires à 6.000.000; les crédits pour l'artillerie consistent surtout dans l'artillerie de nouveaux navires, à 70.187.500 francs; les crédits pour les torpilles, à 13 millions 958.125 francs; les crédits pour les mines à 1.317.500 francs; les crédits pour les « installations et essais du domaine des communications », c'est-à-dire au moins pour la plus grande part à l'aéronautique, à 10.562.500 francs.

On remarque dans les crédits pour l'artillerie des crédits s'élevant à un total de 1.925.000 francs pour l'amélioration des hausses et des instruments de direction de tir, un crédit de 625.000 fr. pour l'amélioration des instruments de chargement des gros canons à bord des navires terminés et un crédit de 625.000 francs pour l'achat et les modifications des munitions des navires et des batteries de côte. On remarque dans les crédits pour les torpilles un crédit de 730.625 francs pour l'adaptation de vieux torpilleurs et un autre de 500.000 francs pour l'augmentation du nombre des torpilles à bord des navires terminés.

Les travaux des ports comprennent : pour le port de Kiel une

première annuité pour la construction d'un dock flottant pour grands navires, pour des ateliers de torpilles, pour des postes de mouillage de torpilleurs à Wik, pour l'achat d'un pétrolier, pour la construction d'un bassin pour l'instruction des scaphandriers; pour le port de Wilhelmshaven, l'achèvement d'un dock flottant, l'installation d'ateliers de torpilles, l'agrandissement des ateliers d'artillerie de manière à pouvoir y effectuer des réparations de canons que l'on ne pouvait auparavant effectuer que dans les établissements Krupp, la construction d'un brise-lames, de réservoirs à pétrole, etc.

Des crédits sont prévus pour le dragage et le balisage de la Jade et du canal Ems-Jade.

Enfin, en dehors du budget de la marine, une annuité de 16.250.000 francs est prévue pour l'agrandissement du canal Empereur-Guillaume, ce qui porte à 257 millions et demi les sommes déjà engagées dans ces travaux.

Campagne pour l'accroissement de croiseurs de combat. — Cette campagne se poursuit méthodiquement. Dans un discours prononcé à Wiesbaden le 17 novembre, à une réunion de la Ligue navale allemande, le grand-amiral Koester, président de la Ligue, a déclaré que, si le nombre des cuirassés, moitié de ceux de l'Angleterre, était acceptable, il n'en était pas de même des croiseurs pour lesquels la proportion est de 1 à 4. De plus, la nécessité d'une escadre volante pouvant, en cas de besoin, détacher des unités dans les pays lointains sans en emprunter à la flotte métropolitaine, se faisait de plus en plus sentir. Pour ces deux raisons, il faut accélérer la construction des croiseurs de combat et pour cela mettre en chantier deux supplémentaires, l'un en 1914, l'autre en 1915.

PERSONNEL

Mutations dans le haut commandement. — Le vice-amiral Ingenohl, commandant de la flotte de haute mer, a été nommé amiral; les contre-amiraux Koch, inspecteur des torpilles, et von Spee, commandant l'escadre des croiseurs, vice-amiraux; les capitaines de vaisseau Hebbinghaus et Alberts, contre-amiraux;

MATÉRIEL

Constructions neuves. — Le cuirassé-croiseur *Ersatz-Kaiserin-Augusta* a été lancé le 29 novembre aux chantiers Schichau de Danzig et a reçu le nom de *Lützow*, le fameux partisan de la guerre de 1813; ce navire a le même armement que le *Derfflinger*, avec deux pièces de 150 m/m en plus, soit huit canons de 305 m/m et quatorze de 150.

Le croiseur-éclaireur *Graudenz*, lancé le 25 octobre, aura un déplacement d'environ 5.000 tonnes, une vitesse d'au moins 27 nœuds 5, un armement de douze canons de 105 m/m et un rayon d'action de 5.500 milles.

Le cuirassé *König-Albert* a terminé ses essais le 8 novembre; il a atteint une vitesse de 23 nœuds.

Le cuirassé *Kaiserin*, qui avait été immobilisé par des avaries de turbines, a repris ses essais dans le courant d'octobre.

FORCES NAVALES

Flotte de haute mer. — La flotte de haute mer s'est concentrée à Kiel pour le serment des recrues, qui a eu lieu le 15 novembre en présence de l'Empereur. Le 19, la flotte a quitté Kiel pour effectuer une première série d'exercices d'ensemble, qui ont eu lieu dans les Belts et ont duré plusieurs jours. A la flotte de mer s'étaient joints le cuirassé *Wittelsbach*, bâtiment souche des formations de réserve; les croiseurs *Magdeburg*, *Müncher*, relevant de l'inspection des torpilles, le mouilleur de mines *Arcona* et cinq flottilles de torpilleurs, dont deux de manœuvre et trois d'instruction, parmi lesquelles la 7^e flottille nouvellement formée avec les torpilleurs les plus neufs S-13 à S-24.

Croisière lointaine de deux cuirassés. — Une division composée des deux cuirassés *Kaiser* et *König-Albert*, du type le plus récent, et du petit croiseur *Strassburg*, placée sous les ordres du contre-amiral von Rebeur Paschwitz, ancien attaché naval en Amérique, a entrepris une croisière sur les côtes de l'Amérique du Sud et de l'Ouest africain allemand.

On déclare dans les sphères officielles qu'il ne s'agit que

d'un voyage d'instruction et d'endurance; la presse manifeste l'espérance que le prestige politique et commercial de l'Allemagne s'en trouvera considérablement renforcé.

Sous-marins. — A la date du 1^{er} octobre, le personnel des sous-marins a été porté à 64 officiers de vaisseau, 30 officiers mécaniciens, 41 officiers de pont, 278 sous-officiers et 445 marins.

L'Allemagne a maintenant deux flottilles armées de douze sous-marins chacun, mais, d'après les journaux, les quatre derniers, U-21 à U-24, seraient encore en essais.

ÉTATS-UNIS

POLITIQUE NAVALE

Budget de la marine. — Le projet de budget de la marine pour 1914-15, présenté au Congrès, s'élève à environ 145 millions de dollars (754 millions de francs), en augmentation sur le budget précédent d'environ 20 millions de francs.

Le programme de construction comporte la mise en chantier, cette année, de deux cuirassés, huit destroyers et trois sous-marins. On est ainsi revenu à l'ancien programme de deux cuirassés abandonné pendant deux ans.

Les cuirassés seraient semblables au *Pennsylvania* et au dernier cuirassé n° 39, avec un poids de cuirasse légèrement supérieur. Ils porteraient douze canons de 356 ^m/_m en tourelles triples et seraient mus par des turbines avec une vitesse prévue de 21 nœuds.

PERSONNEL

Mutations dans le haut commandement. — Le contre-amiral Henry Mayo, destiné au commandement d'une division de l'Atlantic Fleet, a été remplacé dans ses fonctions d'« aid » pour le personnel par le capitaine de vaisseau William Fulsam, « aid » pour les inspections, qui sera remplacé par le capitaine de vaisseau Fechteler, actuellement président du Board

of Inspection and Survey. Ce dernier sera remplacé par le capitaine de vaisseau Henry Wilson, commandant le cuirassé *North-Dakota*.

ITALIE

MATÉRIEL

Constructions neuves. — Le cuirassé *Giulio-Cesare* a terminé ses essais et atteint une vitesse maximum de 23 nœuds avec 33.000 chevaux.

D'après le journal *Marine mercantile italiana*, ce navire ne pourra entrer en service qu'en mars, ses installations d'auxiliaires pour la grosse artillerie n'étant pas terminées.

Quant à l'éclaireur *Nino-Bixio*, qui a atteint 28 nœuds, quelques journaux italiens ont annoncé que les essais avaient parfaitement réussi. Toutefois, l'*Esercito Italiano* annonce qu'une commission présidée par le vice-amiral Rocca Rey, qui a examiné les éclaireurs *Quarto* et *Nino-Bixio*, sur l'ordre du ministre, aurait conclu à des modifications importantes.

Le submersible *Galileo-Ferraro*, du type *Cavallini*, a été lancé à Spezzia le 9 novembre. Les caractéristiques de ce navire sont : 400 tonnes de déplacement en immersion, 41 mètres de longueur, 4 mètres 15 de largeur. On dit que ce navire aurait donné 18 nœuds de vitesse à la surface.

Le même jour la Compagnie Fiat San Giorgio lançait le *F-3*, submersible destiné au Brésil, ayant un déplacement de 250 à la surface et 305 en plongée, une vitesse prévue de 14 nœuds à la surface et 8 en plongée.

FORCES NAVALES

Echouages du « San-Giorgio ». — Ce croiseur-cuirassé, qui n'avait repris son poste en escadre qu'après de longues réparations nécessitées par un échouage dans la baie de Naples, s'est échoué de nouveau vendredi soir 21 novembre sur les hauts fonds de Santa-Agata, sur la côte sicilienne, dans le détroit de Messine.

On dit que c'est par suite d'une fausse manœuvre d'un cargo coupant la route du croiseur et forçant celui-ci à prendre sa gauche vers la terre.

Le *San-Giorgio* portait provisoirement le pavillon de l'amiral Cagni, commandant la 2^e division de la 2^e escadre. Il s'est renfloué par ses propres moyens le 10 décembre.

ABRÉGÉ

DE

L'HISTOIRE DE LA MARINE JAPONAISE

Depuis ses origines jusqu'à la guerre avec la Chine en 1894

PAR

M. le capitaine de vaisseau vicomte OGASAWARA

(Suite¹)

Ces nombreuses incursions qui se succédèrent pendant plus de 500 ans, de l'ère de Kwanji (1087) à l'ère de Bunroku (1592), prouvent la faiblesse sur mer de la Chine à cette époque. Nous aussi, pendant nos périodes de décadence navale, nous avons eu à subir les incursions des pirates étrangers, de la Chine et de la Corée, et il importe de ne pas perdre de vue que, soit chez nous, soit en Chine, ces incursions ont toujours coïncidé avec l'affaiblissement de la marine du pays qui les a subies et ont toujours été en raison directe de celui-ci. Et cette remarque, si vraie pour autrefois, le serait, il va sans dire, tout autant pour aujourd'hui.

Dans l'exposé qui va suivre, nous allons maintenant énumérer les principales relations pacifiques du Japon avec les pays éloignés autres que la Corée et la Chine. Ces relations n'eurent pour but ni l'invasion ni la conquête, mais elles témoignent, malgré tout, de la force de caractère et de la vaillance de notre peuple. Remarquons, en passant, que si nous ne trouvons, dans notre histoire, des traces d'expéditions corsaires que jusqu'à l'époque de la campagne de Corée par Hideyoshi (1595), nous y voyons

¹ *Revue Maritime* d'Août-Septembre.

cependant que les grands voyages au long cours se prolongèrent jusqu'à la période des Tokugawa.

Il y a plus de 1.000 ans, pendant la période Genkei (877-885), le prince Takaoka, deuxième fils de l'empereur Heijô, fait un voyage jusqu'aux Indes.

Pendant la période Tembun (1532-1555), Soryosai va aux Indes et y étudie la religion catholique. Pendant cette même période, des Japonais vont, pour la première fois, en Portugal.

Pendant la période Eiroku (1558-1570), de nombreux Japonais habitent Luçon.

Pendant la période Tenshō (1573-1592), les daimyos Otomo, Omura et Arima envoient des ambassadeurs à Rome.

Pendant la période Bunroku (1592-1596), beaucoup de Japonais naviguent dans les mers du Sud et poussent jusqu'aux Indes.

Pendant la période Keicho (1596-1615), pour la première fois, le gouvernement envoie des ambassadeurs en Amérique. Pendant cette même période, Date Masamune (daimyo de Sendai), envoie à Rome Hasegura Rokuemon. Yamada Kagemasa et Tsuda Matazaemon vont jusqu'au Siam, et Tenjiku Tokubei jusqu'aux Indes occidentales.

Pendant la période Genwa (1615-1624), Date Masamune fait construire un grand bateau et l'envoie à Luçon.

A cette époque, beaucoup de Japonais voyagent dans les mers du Sud et de l'Ouest et construisent partout des « Quartiers japonais ».

Pendant la période Kwanei (1624-1644), tandis que nos compatriotes qui résidaient au Siam s'en retournent au Japon, ils sont attaqués par une escadre siamoise à laquelle ils livrent bataille. A l'aide de leurs canons lançant des boulets de pierre et des flèches enflammées, ils détruisent ou incendient une grande partie des navires ennemis. Les flammes, poussées par un vent violent, gagnent les bateaux portant les munitions des Siamois et en font sauter un grand nombre à la fois. Les pertes de nos adversaires sont énormes et nous finissons par remporter une victoire complète. Pendant cette même période, Hamada Yahei va jusqu'à Formose et bat les Hollandais.

Ces incursions et ces voyages finirent par convaincre notre

peuple de l'utilité d'une marine. Leur réussite constante dans les attaques qu'ils avaient tentées contre les pays voisins incita les puissantes familles de notre littoral à avoir toujours une escadre sous la main. Aussi les constructions navales et les arts industriels qui s'y rapportent se remirent-ils à progresser peu à peu. On se mit bientôt à reconstruire des bateaux de toute part. Chaque constructeur leur donnait son caractère propre; c'est ainsi que se créèrent la forme pirate, la forme d'Izukoku, la forme de Kuki, la forme de Mishima, celles d'Isubon, de Hanin, d'Izumi, de Nôjima, de Kôshu, de Suga, de Zen, de Kawakami, etc. La plus remarquable de toutes fut la forme de Kôshu, dont les plans avaient été créés par Takeda Shingen qui, comme chef de corsaires, — ce nom était alors donné à toute force navale quelle qu'en soit la nature, — acquit une si grande célébrité. L'habileté de sa stratégie l'a fait considérer, à bon droit, comme un de nos plus grands généraux d'autrefois, aussi nous permettons-nous de donner ici, à titre documentaire, le texte d'une instruction qu'il avait rédigée pour les amiraux commandant sous ses ordres. Nous le ferons suivre d'une série de huit plans de formation pour la présentation au combat qui offrent peut-être peu de différence au fond, mais qui présentent un grand intérêt parce que ce sont ceux qui furent traditionnels au Japon depuis les temps les plus reculés de notre histoire.

INSTRUCTIONS

A L'USAGE DES COMMANDANTS D'ESCADRE

I. — Le buggyô (sous l'ancien régime, amiral, commandant en chef) commande en temps de guerre. Il doit être très au courant de la forme des côtes, des facilités ou des difficultés qu'elles présentent, et connaître à fond son hydrographie, savoir profiter des îles, des caps, des ports et des détroits; bien comprendre les avantages et les inconvénients de la marée; en temps ordinaire, faire de nombreux exercices pour se rendre bien compte de la manière dont se comportent ses bateaux à la mer; passer de fréquentes inspections; choisir ses marins; ne pas les employer à

autre chose que leur service, et, quand il approche de l'ennemi, ne pas hésiter à lui livrer bataille.

II. — *Manière d'utiliser la forme des côtes.* — C'est toujours de la terre que dépend le succès ou la perte d'une bataille. Par terre et forme des côtes, j'entends aussi la connaissance de la nature des fonds qui les avoisinent. Il faut donc tenir compte de leur plus ou moins grand degré de profondeur, ainsi que des phénomènes du flux et du reflux, de façon à prévenir toute possibilité d'échouage. On ne doit livrer bataille qu'au moment de la marée montante, de façon à conserver toute la liberté de ses mouvements sans avoir à craindre les surprises des bas-fonds qui se créent à marée basse et qui peuvent paralyser une action. Il ne faut pas perdre de vue que, pour ces raisons, un combat naval diffère beaucoup d'une bataille sur terre. Il est difficile d'utiliser les formes des côtes; et cependant, si on ne calcule pas bien, on est certain d'être écrasé par l'ennemi; quand on les connaît, au contraire, on peut modifier sa tactique en conséquence et on ne lâche jamais un avantage qu'on vient d'acquérir. C'est de l'utilisation de la terre, en se réglant sur la marée, que dépend la victoire ou la défaite, et c'est là ce qui constitue la stratégie navale.

HUIT PLANS DE FORMATIONS POUR LA PRÉSENTATION DU COMBAT

En « ailes de grue ». — Les ailes ouvertes en forme de panier à vanner le grain, l'escadre marche en refoulant l'ennemi devant elle. Cette forme se nomme « ailes de grue ». Repoussant et enveloppant l'ennemi, elle est parfaite pour l'écraser. Si l'ennemi est en « écailles de poisson », notre aile de grue l'encercle.

En « écailles de poisson ». — C'est parce que l'aspect de l'escadre présente la forme d'écailles de poisson qu'on l'appelle ainsi. C'est la formation à prendre pour tailler l'ennemi en pièces.

En « nouvelle lune ». — Lorsqu'on a des montagnes sur sa gauche, la formation est dite « en nouvelle lune ». Cette forme, comme « l'aile de grue », s'ouvrant un peu dans le milieu — en pince de scarabée — est la forme idéale pour écraser l'ennemi en le pressant de droite et de gauche.

En « long serpent ». — Lorsqu'on a une montagne droit devant et que l'escadre prend une forme allongée, elle est dite en « long serpent ». Cette formation doit permettre de se mouvoir comme les serpents qui, se repliant sur eux-mêmes, lorsqu'on les attaque à la tête se protègent avec la queue, lorsqu'on les attaque à la queue se protègent avec la tête, et lorsqu'on les attaque au milieu du corps se protègent à la fois avec la tête et avec la queue.

En « serpent aplati ». — Se déployer au large, c'est le « serpent aplati ». Lorsque nos forces sont doubles de celles de nos ennemis, c'est la formation à prendre pour les écraser après les avoir encerclés. Elle diffère de « l'aile de grue » et de la « nouvelle lune ».

En « carré et en rond ». — Lorsqu'on a une montagne droit derrière, la formation s'appelle « en carré et en rond ». Suivant l'aspect sous lequel se présentent les ennemis, elle doit permettre de se former immédiatement soit en carré, soit en rond.

En « pointe de flèche ». — Lorsque la flotte se présente en pointe, on dit qu'elle est « en pointe de flèche ». C'est la forme à adopter pour se frayer un passage au travers des ennemis.

En « oies en marche ». — Lorsqu'on avance en ligne de file, avec une montagne à sa gauche, la formation prend le nom « d'oies en marche ». C'est une position d'expectative.

Lorsque ces huit formations sont disposées dans la forme qu'affectent les huit diagrammes pour la divination (c'est-à-dire la forme d'un dièse), c'est ce qu'on appelle les « huit dispositions », et, quand il y a le commandant en chef au centre, les « neuf dispositions ». Les neuf c'est le « yô » (le « yang » des Chinois) ou nombre mâle; les huit c'est le « in » (le « ying » des Chinois) ou nombre femelle. Un amiral doit donc toujours très bien connaître les règles du in-yô (c'est-à-dire de la divination par l'usage des diagrammes. Dans l'espèce, il ne doit cependant pas s'agir de divination à proprement parler; mais, étant donné 8 ou 9 traits — ici chaque trait correspond à une division de l'escadre — de l'art de les combiner à la manière dont les devins combinent leurs bâtonnets, de façon à obtenir un nombre considérable de dispositions variées correspondant à autant de formations possibles de l'escadre).

A la fin de la période des Ashikaga (1573), les affaires du gouvernement étaient en très mauvais état. Des révoltes avaient éclaté un peu partout; la plus grande confusion régnait dans le pays qui ressemblait à un amas de fibres de chanvre en désordre, et le peuple en souffrait profondément. C'est alors qu'un homme remarquable, tel qu'il ne s'en était encore jamais rencontré, Toyotomi Hideyoshi, sorti des rangs les plus obscurs de la société, se leva et se rendit, en un clin d'œil, maître du Japon tout entier. Mais il cachait au fond du cœur des ambitions plus vastes. Ne pouvant les satisfaire dans son pays, il rêva de conquérir la Corée et d'absorber la Chine tout entière. Pour mettre ses vastes projets à exécution, il fit construire, dans la baie d'Isé, plusieurs centaines de bateaux dont le plus grand reçut le nom de *Nippon-Maru* et ordonna aux daimyos du Chûkoku, du Shikoku et du Kyûshû de lui en construire également un grand nombre. Aussi, lorsque ces préparatifs furent entièrement terminés, put-il embarquer, sur plus de 700 bateaux de guerre, une armée de 200.000 hommes et 9.400 marins, ces derniers ainsi répartis : 1.500 hommes sous les ordres de Kuki Yoshitaka, 2.000 sous ceux de Tôdô Takatora, 1.500 sous ceux de Wakisaka Yasaharu, 1.000 sous ceux de Katô Yoshiakira, 700 sous ceux de Kurushima Yasuchika, 250 sous ceux de Suge Masakage, 1.000 sous ceux de Kuwayama Shigekatsu, 850 sous ceux de Horiuchi Ujiyoshi et 650 sous ceux de Sugiwaka Denzaburo. Le 30^e jour du 4^e mois de la première année de Bunroku (1595), il débarqua dans la baie de Fusan. La Corée tout entière, des rivières aux montagnes, trembla, et l'armée ennemie, devant un semblable déploiement de forces, se dissipa comme une vaine fumée.

Katô Kiyomasa, à l'avant-garde de droite, traversa le Tu-mangan (à la frontière nord de la Corée, de la Chine et de la Sibérie) et avança jusqu'à Olang-kai. Konishi Yukinaga, à l'avant-garde de gauche, traversa le Tai-tong (au nord-ouest de la Corée) et entra à P'yöng-yang. Notre flotte, après avoir écrasé celle des ennemis, devait venir mouiller devant les bouches du Tai-tong; l'armée et la marine, combinant leurs efforts, auraient alors commencé la campagne vers le nord. Mais, en quittant la baie de Fusan, notre flotte se heurta à la flotte coréenne qui, bien en

ligne sur un front de plusieurs dizaines de lieues, essaya de lui couper la route. Tôdô Takatora, à la faveur de la nuit, fit avancer ses navires, attaqua l'ennemi, lui prit plus de 200 bateaux, et, secondé par tous les autres amiraux qui s'avançaient après lui, lui fit subir des pertes cruelles. Effrayé, l'amiral ennemi Wön-Kyun n'osa pas nous attaquer de nouveau et réclama l'assistance de Yi-Sun-sin, le plus habile marin qu'ait jamais eu la Corée. Ils concentrèrent leurs forces et rencontrèrent notre escadre à Kyön-nairyang, près de l'île de Kôje (au sud de Fusan). Se rendant compte des difficultés de ces passages, Sun-sin s'écria : « Cet endroit est peu favorable aux évolutions; l'eau y est trop peu profonde et la mer trop étroite; nous allons simuler une fuite et attirer nos ennemis au large où nous pourrons les écraser entièrement. » Mais Wön-Kyun, dans son désir d'effacer la honte de la défaite précédente, sans écouter ces sages paroles de Sun-Sin, s'avança aussitôt à la tête d'un grand nombre de bateaux et ouvrit la bataille. Notre amiral Katô Yoshiakira, résolu ainsi que les siens à tout braver, fonça sur lui, fondit au milieu de ses bateaux et s'empara de dix d'entre eux. Incapable de résister, Wön-Kyun se réfugia à l'arrière-garde, et notre flotte, grâce à cette victoire, put continuer sa marche en avant. Elle allait atteindre Sun-sin, lorsque celui-ci, agitant tranquillement un pavillon, rassembla son escadre qui fit semblant de prendre la fuite. Il put ainsi se dégager et sortir de cet endroit resserré; mais, parvenu en haute mer, tous ses bateaux, à un signal convenu, virant de bord, se trouvèrent dans une magnifique ligne de bataille, face à notre flotte. La distance qui nous séparait devenait de moins en moins grande; Shun-sin, estimant le moment venu pour livrer bataille, fit avancer ses « kikô », navires construits sur ses propres plans. C'étaient des bâtiments protégés par un pont en bois, recouvert de plaques de métal abritant tout l'équipage sous lui; ils portaient à l'avant, à l'arrière, à bâbord et à tribord, un grand nombre de canons, ce qui leur donnait vaguement l'aspect d'un « monitor »; ces « kiko », inventés par l'amiral coréen Yi-Sun-sin, sont certainement les premiers cuirassés qui aient jamais existé. Nous l'attaquâmes aussitôt de toutes parts, mais fûmes atrocement décimés. Kurushima Yasuchika, Morimura Haru et bien d'autres furent

tués, et c'est tout juste si nos amiraux purent arriver à se sauver eux-mêmes. Depuis lors, nous fûmes constamment battus. Les ennemis se réemparèrent même de Fusan et de Kōje. Yi-Sun-sin concentra ses forces dans l'île de Hansan-dô et resta maître de la mer, de telle sorte qu'il devint tout à fait impossible à nos bateaux de continuer leur marche vers l'ouest. Si, au lieu de cela, nous avions pu être vainqueurs sur mer, nous nous serions ensuite emparés de toutes les côtes occidentales de la Corée, aurions poussé jusqu'au Tai-tong, et, non contents d'assurer le transport des troupes et des munitions, aurions pu, comme c'était notre intention, agir de concert avec l'armée de terre, et, poussant notre marche triomphale vers le nord, traversé le Yalou et facilement envahi le Liao-tong. Si les Chinois avaient alors voulu réunir leur grande armée, comme nous aurions été maîtres de la mer, il leur eût fallu, avant de pouvoir utilement s'en servir, lui faire faire une pénible marche de plus de mille lieues par monts et par vaux. Et si, par hasard, l'armée coréenne avait voulu nous attaquer par derrière, comme nous aurions toujours eu à notre disposition les routes maritimes pour lui échapper, elle ne nous aurait pas fait courir le moindre danger. Puis, franchissant la grande muraille et continuant de repousser nos adversaires, qui sait si les projets de Hideyoshi ne se seraient pas réalisés! Mais notre flotte fut détruite par Sun-sin et l'armée de terre eut ses relations coupées avec la mer. Elle resta isolée et ne put continuer sa marche en avant. Yukinaga, qui avait pris P'yōng-yang, y demeura sept mois dans l'inaction, les yeux vainement fixés vers l'ouest. La tactique des généraux chinois et coréens avait réussi.

Il y eut ensuite une courte période de paix, qui ne tarda pas à être rompue. Hideyoshi leva une nouvelle armée, plaça les forces navales sous les ordres de Tōdō Takatora, de Katō Yoshiakira et de Wakisaka Yasuharu, et expédia 13.000 hommes en Corée. Avant leur départ, Hideyoshi réunit ses généraux, leur donna ses dernières instructions et leur dit : « Si la campagne précédente n'a pas réussi, c'est uniquement par la faute de la marine et parce que les armées de terre et de mer n'ont pas pu se prêter un mutuel appui. Je vous en conjure, combattez courageusement, anéantissez la marine ennemie, et lavez ainsi la honte de notre précédent

échec. » Les marins consternés jurèrent de vaincre ou de mourir. A peine l'amiral ennemi Wön-Kyun était-il parvenu à Hansan-do que Tôdô Takatora, Wakisaka Yasuharu et Shimzu Tadatsune l'ayant appris, s'avancèrent à la faveur de la nuit, purent l'approcher et, à un signal de trois coups de canon, lui fondirent subitement dessus. Notre armée de terre, qui était campée à Karashima, leur prêta main forte et les aida à le combattre. Dans une attaque violente, Tadatsune s'empara d'un grand navire. A l'aurore Wön-Kyun, à la tête de plusieurs centaines de bateaux, nous attaqua violemment à son tour. Takatora, Yasuharu et les autres amiraux, agitant eux-mêmes le bâton de commandement, dirigèrent le combat qui fut très vif. Katô Yoshiakira, qui était en retard, arriva au moment où la bataille battait son plein. Il attaquait avec fureur lorsqu'il aperçut, sur la ligne d'avant des ennemis, un grand navire avec un rang de canons pointés sur notre escadre. La colère flamba dans ses yeux; ses cheveux se dressèrent sur sa tête; il poussa un grand cri, s'élança vers lui, l'aborda, s'y hissa, et, faisant tournoyer son sabre, après avoir tué plusieurs ennemis, finit par s'en emparer. Il allait sauter sur un autre pour le prendre également à l'abordage, lorsqu'il trébucha et tomba à l'eau; mais s'appuyant sur l'arrière de ce bateau, il put enfin y grimper et s'en empara après un pénible combat. Aussi tous nos amiraux reprirent-ils courage et se battirent-ils encore plus vaillamment. Ils capturèrent et brûlèrent plus de 200 bateaux. Wön-Kyun écrasé fut obligé de s'enfuir et, pour la première fois, nous eûmes alors la maîtrise de la mer dans tout le sud de la Corée. Konishi Yukinaga en profita pour se diriger aussitôt vers l'ouest. Il s'empara des châteaux de Nam-hai et de Sun-t'yôn, débarqua à Tu-ch'i-jin, assiégea Nam-wôn et la nouvelle de ses succès ne tarda pas à se répandre partout. Pendant la précédente campagne, Yi-Sun-sin, embusqué à l'île de Hansan-do, avait paralysé tous les efforts de notre armée navale et détenu pendant cinq ans la maîtrise de la mer; mais, au début de celle-ci, faussement accusé, il avait été dégradé et jeté en prison. Comme ses geôliers lui demandaient en secret de l'argent pour lui permettre de s'évader, Sun-sin, furieux, leur répondit : « Un homme doit mourir pour la justice, je ne vous demande pas ma grâce. »

A la nouvelle de son incarcération, sa vieille mère en était morte de chagrin, aussi quand Sun-sin, enfin libéré, sortit de prison, au lieu de reprendre du service, il alla la pleurer sur son tombeau. Il venait tout de même d'accepter une fonction sous les ordres du gouverneur du Chölla-do, lorsque la nouvelle de la défaite de Wön-Kyun parvint à Séoul. Le gouvernement, affolé et ne sachant à qui confier le commandement de la marine, se décida à le réintégrer dans son grade. Renommé grand amiral, il repartit aussitôt pour le Chölla-do accompagné d'un seul officier d'ordonnance, et, voyageant jour et nuit en secret, arriva jusqu'à l'île de Chin-p'o (à l'extrémité sud-ouest de la Corée). Là, après bien des efforts, il parvint à réunir une dizaine de bateaux avec lesquels il voulut recommencer la guerre. Tout le monde lui faisait remarquer le danger qu'il y avait à s'exposer ainsi avec une flotte aussi faible; mais Sun-sin, souriant, continua sans répondre ses préparatifs et quitta Pyök-p'a-työng. Notre armée, victorieuse de Wön-Kyun à Hansan-do, avait soudain repris courage, et, naviguant sur la mer du Chölla-do (pour doubler la pointe sud-ouest de la Corée), se disposait à aller porter la guerre jusqu'aux environs de Séoul. L'amiral qui commandait notre avant-garde, Suga Masakage, à la tête de plus de 200 navires de guerre, allait toucher à Pyök-p'a-työng lorsque Sun-sin, profitant de la marée, ouvrit le feu sur lui et, en une bordée de ses canons, détruisit notre flotte et tua Masakage. Puis il réunit de nouveaux bateaux de guerre, parvint à former une armée de 8.000 hommes et vint mouiller à Kokeum-do (c'est dans cette île de Kokeum-do que se trouve le port de Chang-ching-no qui, pendant la guerre sino-japonaise, servit de point d'appui à nos escadres), se réemparant ainsi de la maîtrise de la mer que nous avions pu lui arracher un moment. C'est alors qu'Hideyoshi vint à mourir, et, bien que la campagne de Corée fût loin d'être terminée, tous nos généraux voulurent rentrer au Japon. Le général chinois Liou-ting essaya de bloquer Yukinaga dans Sun-t'yön. Sun-sin réunit son escadre à celle de Chillin et, à la tête de plus de 1.000 bateaux de guerre voulut combattre à ses côtés; mais Chillin, par son manque de réflexion, se fit battre deux ou trois fois de suite par Yukinaga qui s'empara même de quarante de ses navires; malheureusement la flotte japo-

naise ne put tout de même rester longtemps dans cet endroit, et dut gagner l'île de Namhai. Sun-sin partagea son escadre en deux divisions, se porta à l'entrée du détroit et les attendit. Il faisait déjà nuit, la mer était unie comme un lac; au travers des mâts la lune, qui commençait à décroître, faisait filtrer ses premiers rayons; pas le moindre bruit, et Sun-sin, tranquillement recueilli à l'avant de son navire, priant et, s'adressant au Ciel, disait : « Mon Dieu, ayez pitié d'un pauvre homme comme moi. Je vous en conjure, faites-moi remporter la victoire. Je suis bien peu de chose; en ce moment critique pour mon pays, mourir pour lui serait mon plus ardent désir ». Le lendemain à l'aurore, il combattait avec ardeur contre notre armée dans la baie de Koan-eum-p'o, et, bien que nous ayant brûlé plus de 200 navires, il cherchait encore à atteindre ceux qui restaient. Debout au milieu des flèches et des pierres qui pleuvaient de toutes parts, il lui lançait ses ordres à haute voix lorsqu'une balle lui traversa la poitrine. Avant de mourir, il eut la force de dire : « Le moment est grave; la bataille bat son plein, cachez ma mort », et il ferma les yeux. Malgré tout, grâce à cela, une partie de notre flotte réussit à s'échapper.

Nos bateaux de guerre étaient à cette époque de petits navires en bois pour la plupart revêtus à l'extérieur d'une ceinture de bambous qui leur formait une cuirasse et les protégeait très bien contre les balles ennemies. On pouvait les diviser en cuirassés, éclaireurs, canonnières, bateaux-citernes, bateaux pour le transport des chevaux, de la cavalerie de l'armée de terre, bateaux pour le transport des approvisionnements, etc. Ceux de l'armée coréenne comprenaient des cuirassés avec un équipage de 80 hommes, des fusagi-bune, espèces de garde-côtes avec un équipage de 30 hommes; des heisen ou bateaux de troupe avec un équipage de 30 hommes; des kikosen ou bateaux surmontés d'un pont recouvert extérieurement de métal leur donnant l'aspect d'une carapace de tortue, d'où leur nom; des skikosen ou éclaireurs, avec la même protection cuirassée en forme de carapace de tortue; des kyûsuisen ou bateaux-citernes, des kyôtôsen ou bateaux-arsenaux portant tout l'outillage, personnel et matériel, nécessaires aux réparations possibles; des tansen ou bateaux sondeurs; des kyosen ou bateaux

gardiens (destinés sans doute à encadrer les prises pour les empêcher de s'échapper); des tsuihōsen ou bateaux rapides pour poursuivre et capturer les fuyards; des shomosen ou espèces de petits bateaux très robustes; des kaikotsusen ou bateaux rapides, sans compter plusieurs autres espèces de moindre importance. Si on tient compte que, dans cette guerre, nous eûmes en outre à lutter avec la flotte chinoise, et si on compare les forces ennemies aux nôtres, on voit combien elles leur étaient supérieures en nombre.

Lorsqu'un historien raconte l'histoire de son pays, il a une tendance à exagérer tout ce qui est à sa gloire et à passer sous silence tout ce qui est honteux pour lui; c'est là une chose toute naturelle. Mais bien que le récit de cette guerre de Corée soit quelquefois pénible pour nous, pour bien faire comprendre l'importance de la maîtrise de la mer, il est nécessaire de narrer nos défaites elles-mêmes, de façon à ce qu'elles servent de leçon pour plus tard. Hideyoshi est le plus grand homme de tout l'Extrême-Orient; ses généraux, qui tous, sans exception, par leurs exploits antérieurs, étaient déjà célèbres au moment où ils partirent pour la Corée, virent partout dans cette campagne les ennemis s'incliner devant eux comme s'inclinent les herbes sous la brise. Ils s'emparèrent de P'yōng-yang et ne purent cependant pousser plus en avant dans le nord, de telle sorte que, si on jette un regard d'ensemble sur toute cette guerre, on voit qu'en fin de compte, ils ne furent pas vainqueurs. Pourquoi cela? C'est qu'aucun des chefs de notre marine ne fut à la hauteur de sa tâche et que Sun-sin, du commencement à la fin des hostilités, put détenir à notre détriment la maîtrise de la mer. Selon toute probabilité notre plan devait être alors le suivant : notre escadre, après avoir écrasé l'ennemi, entre dans la mer Jaune et y croise pendant que notre armée de terre franchit les frontières chinoises. Malheureusement notre flotte, vaincue à Kōje et à Pyōk-p'atyōng, perdit la maîtrise de la mer qui était un facteur indispensable dans cette guerre. Ce facteur annihilé, même si l'armée de terre avait toujours été victorieuse, qu'avec une force à laquelle rien ne résiste, elle ait continué sa marche en avant, comme elle eût été isolée en pays ennemi, en fin de compte, elle n'eût cependant pas pu être

victorieuse. Le premier ministre de Corée, Yu-Söng-nong, s'en était très bien rendu compte lorsqu'il disait : « Nos ennemis (c'est-à-dire les Japonais), faisant collaborer leurs forces de terre et de mer, voulaient tout d'abord s'avancer vers l'ouest; mais leur flotte a été écrasée et ils ont ainsi perdu un de leurs bras. Yukinaga s'empara bien seul de P'yöng-yang; mais, isolée, son armée ne put aller de l'avant. Et nous, n'ayant perdu ni le Chölla-do, ni le Ch'ung-ch'öng (Corée centrale), nous ne perdîmes ni le Hoang-hai, ni P'yöng-an; nous pûmes réunir, sur tout notre littoral, des vivres pour nos troupes, donner des ordres, et, bien qu'ayant commencé par être vaincus, facilement nous pûmes nous en relever. Ni Le Liao-tong, ni Tien-tsin ne furent un seul instant effrayés; les routes de terre restèrent libres, l'armée chinoise put venir à notre secours et nous aider à repousser l'ennemi. Et tout cela c'est le fruit de notre grande victoire navale de Köjel » Ah! quelles justes paroles!

A la mort de Hideyoshi, Tokugawa Ieyasu prit les rênes du gouvernement et fit tous ses efforts pour développer notre puissance au dehors. Pendant l'ère Keicho (1596-1615), sur son ordre, Shimazu Iehisa, avec une armée de plus de 76.000 hommes et plusieurs centaines de bateaux de guerre, alla attaquer les Lyû-Kyû et s'en empara. Il estima qu'il était également utile de développer notre commerce extérieur et se comporta toujours en habile politique dans ses relations avec l'étranger. Sous son impulsion, nos marins poussèrent de plus en plus loin leurs croisières, étonnant tous les peuples du Sud par leur activité et leur audace. Il fit en outre construire par les Espagnols deux bateaux à la mode européenne de cent tonnes environ et accorda une patente revêtue d'un sceau rouge à chaque navire ayant obtenu de lui la permission de naviguer à l'étranger, qui, pour ce motif, furent appelés les « Goshuinbuno » (c'est-à-dire les navires ayant l'auguste sceau rouge). Durant l'ère Bunroku (1592-1596) ce sceau rouge pour voyager fut accordé à neuf bateaux, et, de la 9^e année Keichô (1604) à la 2^e année de Genw (1616), les voyages autorisés furent, en dehors, bien entendu, des bateaux étrangers auxquels put être concédé le sceau rouge, les suivants : en Annam, 18 voyages; — au Champan (Cochinchine orientale, parages de Nhatrang et de

la baie de Camrang), 2 voyages; — à Luçon (archipel des Philippines), 23 voyages; — à Schinchû (petite île à l'extrémité sud de la presqu'île de Malacca, probablement Singapour), 2 voyages; — au Tonkin, 9 voyages; — au Cambodge, 22 voyages; — au Siam, 26 voyages; — à Tanii (port situé au milieu et un peu à l'est de la presqu'île de Malacca, vis-à-vis le golfe de Siam), 7 voyages; — à Thuân-Hoa (Hué), 1 voyage; — en Europe (que faut-il entendre par ce mot? Le vicomte Ogasawara l'ignore, mais suppose qu'il s'agit non seulement de l'Europe proprement dite, mais de tous les pays situés au delà des Indes jusque et y compris le Portugal), 15 voyages; — à Misaya (une des îles de l'archipel des Philippines), 2 voyages; — à Bornéo, 2 voyages; — au Giao-chi (Cochinchine), 12 voyages; — à Kahian (le vicomte Ogasawara n'a pu déterminer au juste l'emplacement de cet endroit, mais suppose qu'il s'agit d'un port voisin de l'Annam), 1 voyage; — à Binô (petite île près des côtes occidentales des Indes orientales, Pinang, sans doute), 1 voyage; — à Formose, 1 voyage; — à Maruco (port situé probablement dans la presqu'île de Malacca, et non au Maroc, comme l'ont souvent écrit par erreur des auteurs européens trompés par une similitude de son), 1 voyage.

En outre, Tanaka Katsusuke, marchand de Kyoto, et Yamada Sukezaemon, marchand de Sakai, porteurs d'une lettre du gouvernement japonais pour le gouverneur de la Nouvelle-Espagne, furent envoyés en Amérique et abordèrent à Acapulco, sur la côte occidentale du Mexique.

Dès lors le commerce étranger progressa de plus en plus et on jeta même les bases d'une sérieuse marine de guerre. Pendant l'ère Kwanei (1624-1644), le 3^e shogun, Iemitsu fit lancer dans la baie de Tokyo le *Tenchi-maru*, et mettre en chantier à Izu un autre bateau de guerre qui fut prêt en trois ans et reçut le nom d'*Ataka-maru*; sa longueur était de 28 ken (50^m,90), sa largeur 9 ken (16^m,36) et sa hauteur 8 brasses (12^m,12); il était mû par 200 rames et portait au centre un château à deux étages; son avant était décoré d'une tête de dragon, son arrière d'un masque grimaçant et sa carcasse était entièrement recouverte de lames de cuivre peintes en rouge; c'était, paraît-il, le plus robuste des bâtiments qui existât à cette époque. Iemitsu fit également fondre plus de

200 canons et s'occupa sérieusement de la défense des côtes. Le commerce avec l'étranger était alors des plus prospères, et quand on songe aux voyages qui furent effectués jusqu'en Europe, nous sommes honteux à la pensée qu'il nous est impossible de faire mieux aujourd'hui.

Ces trois siècles et demi qui séparent le règne de Go Uda Tennô (1215) de celui de Go Mizuno-ô Tennô (1612) furent l'époque où notre puissance navale a recommencé à progresser un peu, et c'est la troisième période de l'histoire de notre marine.

*
* *

Plus tard les Tokugawa changèrent de politique et décidèrent de fermer le pays. Pour faire plus sûrement cesser toutes relations avec l'extérieur, ils ne se contentèrent pas de prohiber les voyages à l'étranger, mais interdirent même la construction des bateaux de plus de cinq cents kokus (90 tonnes), des bateaux à deux mâts et des bateaux à quille; il ne fut donc plus possible de construire autre chose que des bateaux sans la moindre résistance; c'est le plus terrible malheur que nous ayons jamais éprouvé; car, bien que notre peuple ait inné l'ardent désir d'aller toujours de l'avant et de s'assimiler tout ce qui est profitable, faute de bateaux, le mouvement maritime périclita bien vite; on ne se préoccupa plus des relations extérieures abandonnées comme une chose inutile et sans valeur; plus de 200 années de paix favorisèrent les habitudes d'indolence; la mer fut bientôt considérée comme un élément particulièrement dangereux et les voyageurs, abandonnant la commodité de ses routes, finirent par ne plus se servir que des voies de terre, malgré leurs inconvénients et leur longueur; l'art des constructions navales se perdit et celui de la navigation périclita aussi : c'est ce qui explique le degré d'indifférence auquel en arriva notre peuple pour toutes les questions maritimes. Dès lors, les Hollandais exceptés, les navires étrangers ne purent plus entrer dans un port de notre empire.

Cependant la 5^e année de Bunkwa (1808), un bâtiment de guerre anglais se présenta inopinément devant Nagasaki, et, vers l'ère Kokwa (1884-1848), des navires de guerre de tous les pays

d'Europe commencèrent à faire de fréquentes apparitions sur nos côtes. Enfin, le 6^e mois de la 6^e année de Kaei (1853), le commodore américain Perry vint, avec 4 vaisseaux de guerre, à Uraga, dans le Sagami, et présenta au Bakufu (gouvernement shogunal) une lettre de son gouvernement réclamant la signature d'un traité d'amitié et l'ouverture au commerce des ports japonais. Très perplexe devant la situation nouvelle qui se présentait devant lui, le Bakufu, après avoir envisagé toutes les solutions possibles, estima qu'il ne fallait pas songer à continuer de conserver plus longtemps le pays entièrement fermé, et ordonna, en conséquence, la construction de forts, fit adopter des fusils de forme plus moderne que ceux jusque-là en usage et rapporta les ordres interdisant de construire de grands bateaux.

Du règne de l'impératrice Meishô (1630) à celui de Kômei Tennô (1847), c'est-à-dire pendant plus de 200 ans, ce fut l'époque de la décadence complète de notre puissance navale, et c'est la quatrième période de l'histoire de notre marine.

*
**

On se mit bientôt à agiter la question de savoir s'il ne serait pas urgent de construire des bateaux de guerre à la mode européenne. Le 5^e mois de la 1^{re} année d'Ansei (1854), le Bakufu fit ouvrir à Etchûjima, près de Tokyo, un arsenal pour la marine et mettre en chantier à Uraga, sur le modèle des bâtiments anglais, un nouveau bateau à deux mâts de 22 ken de long (40 mètres) et de 5 ken de large (5^m,09) qui reçut le nom de *Hôô-maru*. Vers la même époque, le daïmyo de Satsuma fit également construire le trois-mâts *Shohei-maru*, ainsi que deux ou trois autres navires. Ce sont nos premiers essais de construction de bateaux à la mode européenne et américaine. Mais si leur extérieur avait l'aspect européen, leurs résultats furent loin d'être satisfaisants.

En novembre de la même année, un bateau de guerre russe fit naufrage à la pointe d'Izu. Les marins qui purent se sauver nous achetèrent des matériaux de construction, firent appel à notre main-d'œuvre et construisirent deux bateaux en forme de schooner au moyen desquels ils purent retourner en Russie. Ce

fut pour nos ouvriers une excellente occasion d'étudier d'une façon pratique les procédés de construction européenne, et cela nous fit faire un grand pas dans l'art des constructions navales. On fabriqua plusieurs bateaux sur ce modèle et on donna à cette forme le nom de Kamisawa.

C'est aussi vers cette époque qu'on jeta les premières bases de notre marine de guerre en s'efforçant d'imiter de plus en plus les méthodes et les systèmes européens. Cette heureuse initiative est due en partie aux conseils du roi de Hollande qui, par l'intermédiaire de son envoyé, le capitaine Donker Curtius, nous fit parvenir une lettre dont le sens était à peu près le suivant : « Le gouvernement hollandais se réjouit, pour la tranquillité future de votre pays, de la louable intention où il vous sait d'améliorer votre système de constructions navales. Il serait heureux de vous initier aux procédés modernes, et, dans le cas où votre gouvernement serait décidé à en tenter l'expérience, il se ferait un plaisir de lui envoyer des spécialistes, géographes, physiciens, astronomes, dessinateurs, mécaniciens, navigateurs connaissant l'usage de la boussole, ingénieurs des constructions navales, d'artillerie, etc., qui pourront se consacrer à l'enseignement des sciences nécessaires à la préparation militaire. Si vous désirez acquérir une puissance navale, il est urgent que vous possédiez des bateaux de guerre, surtout des vapeurs, et que vous ayez, pour leur construction et leur entretien, des arsenaux et des bassins de radoub. En suivant nos conseils, vous deviendrez des marins experts et, si vous pouvez un jour montrer votre puissance navale, votre nom deviendra incomparablement célèbre. » Il se fit ainsi un devoir de développer de plus en plus chez nous le goût de tout ce qui touche à la marine de guerre, et, la 2^e année d'Ansei (1855), nous offrit notre premier vapeur qu'on appela le *Kankô-kwan*. [Ce *Kankô-kwan* avait été construit en Hollande la 3^e année de Kaei 1850; sa longueur était de 29 ken (52^m,72), sa largeur de 5 ken (9^m,09) et sa hauteur de 4 ken (7^m,27); il était à vapeur et à roues extérieures, armé de 6 canons et avait une puissance de 150 chevaux; j'ignore quel était son tonnage.]

C'est donc sur les sollicitations de la Hollande que le Bakufu se décida à jeter les premiers fondements de notre marine de

guerre. Il commença par ouvrir à Nagasaki une école navale où furent envoyés de 150 à 160 élèves recrutés soit parmi ses samuraï directs, soit parmi ceux des divers daïmyos. Des officiers hollandais en furent les premiers instructeurs. Puis on choisit le pavillon de la marine de guerre et les uniformes à adopter pour les officiers et les matelots. La 4^e année d'Ansei (1857) cette école navale fut transférée à Tsukiji (Tôkyô); on acheta à la Hollande deux bateaux de guerre, le *Kanrin* et le *Chôyô*; l'Angleterre nous en offrit un, elle aussi, c'est le *Banryô*. Notre marine de guerre-était alors créée. Au fur et à mesure que se développèrent nos connaissances des questions maritimes, nos ports s'ouvrirent petit à petit aux étrangers et nous commençâmes à éprouver la nécessité d'assurer la défense de nos côtes. Le Bakufu donna à tous les daïmyos l'ordre de se procurer des bateaux de guerre, et ceux-ci, rivalisant d'ardeur, se mirent à en construire de neufs ou en acheter de vieux à l'étranger, si bien qu'au bout de peu de temps nous en possédions plusieurs centaines. Aussi le Bakufu modifia les règlements maritimes, fit venir des instructeurs d'Angleterre, de France et de tous les autres pays étrangers, et, afin d'augmenter le développement de la marine de guerre, fonda des usines métallurgiques à Yokosuka et dans plusieurs autres endroits.

Malgré tout, la plupart des grands daïmyos du Kyûshû étaient encore presque tous partisans du maintien de la fermeture du pays et de l'expulsion des étrangers. Plusieurs d'entre eux n'hésitèrent même pas à faire bombarder les vaisseaux européens qui croisaient dans les mers voisines de leur territoire ou venaient mouiller dans leurs ports, et ceux-ci leur ripostèrent souvent. Les deux plus graves incidents de ce genre furent le bombardement de Kagoshima, dans le Satsuma et de Bakan (Shimonoseki) dans le Nagato.

Le 28^e jour du 6^e mois de la 3^e année de Bunkyû (1863), sept bateaux de guerre anglais firent irruption dans la baie de Kagoshima. Quelque temps auparavant des gens de Satsuma avaient massacré à Namamugi, petit village du Musashi (entre Tokyo et Yokohama), des Anglais (qui avaient refusé de se ranger devant le palanquin de leur daïmyo), et l'Angleterre faisait cette démonstration navale pour punir le Satsuma de ce méfait. A cette vue, les samuraï de Kagoshima, les yeux pleins de colère, le cœur

débordant de vaillance, retroussèrent leurs manches (comme le font ceux qui vont en venir aux mains), et, désireux de frapper un grand coup, décidèrent qu'un certain nombre d'entre eux ayant fait le sacrifice de leur vie se déguiseraient en marchands et, montés sur de petites embarcations chargées de fruits, s'approcheraient des bateaux anglais, chercheraient un endroit favorable pour y pénétrer et y grimperaient rapidement, tandis que, de tous les forts, une canonnade nourrie anéantirait l'escadre ennemie. Le daïmyo de Satsuma, au comble de l'admiration devant un si généreux dessein, manda cette troupe de braves et daigna boire lui-même du saké avec eux. Puis ils se dirigèrent courageusement vers les bateaux anglais, trente hommes vers le bateau-amiral et onze vers chacun des six autres navires. Les Anglais, se méfiant sans doute de quelque chose, les empêchèrent d'approcher; un seul bateau accorda cette permission, mais on montait si bonne garde à bord qu'ils ne purent rien tenter contre lui. Le lendemain s'éleva un terrible vent d'est qui, soulevant les vagues comme des montagnes, força cinq des bateaux ennemis à aller s'amarrer dans la baie de Motoura d'où ils revinrent après avoir capturé trois bateaux à vapeur du daïmyo de Satsuma, le *Tenyû-maru*, le *Hakuo-maru* et le *Seio-maru*. Nos troupes étaient au comble de la fureur. Aussi, le 2^e jour du 7^e mois, pointant sur l'escadre anglaise les 80 canons du fort de Sakurajima et des autres forts qui défendaient la ville, commencèrent-ils à la bombarder avec grand fracas. Celle-ci, surprise, ne prit même pas le temps de relever ses ancres; elle coupa les chaînes, les abandonna, et, après avoir brûlé les trois vapeurs à l'endroit où elle les avait pris, s'enfuit précipitamment hors du port; puis avec ses sept bateaux de guerre, se mettant de nouveau en ligne de file, face à nos ports, elle leur riposta aussitôt. Le combat dura six heures, par un vent violent et une pluie battante. Les Anglais eurent plus de soixante hommes tués ou blessés, et un de leurs vaisseaux s'échoua sur le banc de Gion. Leur terrible canonnade nous occasionna également de sérieuses pertes; elle alluma plusieurs grands incendies au centre même de la ville et plus de la moitié de nos forts furent démantelés. Nos hommes se couchèrent alors sur le rivage et, cachés, attendirent, mais en vain, le débarquement des marins anglais.

Le lendemain, 3^e jour du mois, il n'y eut qu'un seul combat; les ennemis quittèrent le port et se retirèrent définitivement.

L'année suivante, 1^{re} année de Genji (1864), eut lieu le bombardement (c'est-à-dire le forçement des passes) de Bakan (Shimonoseki). Le daimyo de Nagato, Mōri Yoshichika, avait déjà fait construire à cette époque une dizaine de forts pour défendre l'accès de cette clef de la mer Intérieure. Il veillait à sa défense et quand les escadres alliées de l'Angleterre, de la France, des Etats-Unis et de la Hollande se présentèrent, il les fit bombarder à cinq reprises différentes. Les alliés réunirent alors leurs escadres fortes de 16 unités avec plus de 200 canons et de 5.000 hommes, les divisèrent en trois groupes, escadre lourde, escadre légère et escadre mixte, et prirent leurs dispositions de combat. Le 5^e jour du 8^e mois de la 1^{re} année de Genji (1864), ils se présentèrent devant nos forts et commencèrent par bombarder celui de Maedamura. Nous avions à leur opposer 3.000 hommes de troupe, 57 pièces de grosse artillerie et de nombreux canons de campagne, et nous leur ripostâmes aussitôt. La canonnade fut des plus violentes. L'escadre lourde stoppa alors, apprécia la distance et ouvrit le feu; l'escadre légère croisait pour la protéger. Le combat fut très long; les forts de Seki et de Shiroyama, bien en évidence au-dessus de Chōfu qu'ils dominaient, furent démolis; les boulets ennemis pleuvaient aussi sur le fort de Maedamura. Malgré tout le critique de la situation, notre armée se comporta héroïquement; mais, ne pouvant plus tenir, elle dut se résigner à abandonner les forts et à battre en retraite. Une vingtaine d'ennemis en profitèrent pour débarquer, pénétrer dans le fort de Maedamura et enclouer tous les canons avant de se retirer. Nombreux avaient été les projectiles qui avaient atteint, durant ce combat, les bateaux de guerre ennemis. Pendant la nuit, nos troupes revinrent en cachette aux forts démantelés, les réparèrent et le lendemain, 6^e jour, recommencèrent le bombardement. Ce combat, très vif, fit subir aux ennemis de grandes pertes; mais comme leur feu était également très nourri, notre armée fut obligée de reculer; l'ennemi reprit l'avantage et put mettre à terre un corps de débarquement de 2.600 hommes. Notre armée, à l'aide des forts, tâcha bien encore, mais sans succès, de s'y opposer : ils

déployèrent leurs pavillons, se mirent en ligne et ouvrirent sur nous un feu ininterrompu; nos troupes ne purent arriver à les refouler et durent encore battre en retraite. L'armée anglaise s'empara tout d'abord du fort de Maedamura et y planta son pavillon; les ennemis prirent ensuite les forts de Sunosaki, de Sugitani et de Dan-no-ura; mais lorsqu'ils voulurent transporter à bord de leurs bateaux les munitions et autres objets qu'ils venaient d'y saisir, nos hommes, cachés derrière les arbres de la campagne, leur tirèrent dessus et prirent la fuite protégés par les canons du fort de Kizuchi; le commandant d'un de leurs vaisseaux fut ainsi blessé. Le 8^e jour, ils s'emparèrent encore des forts de Deshimachi et de Yamatoko et notre armée dut enfin capituler.

Quels sentiments éprouve tout Japonais à la lecture d'un aussi triste récit? L'importance stratégique d'une position telle que Shimonoseki était sans égale, sa passe était des plus dangereuses à franchir, le courage de ses défenseurs était à toute épreuve et, malgré tout, les ennemis s'en emparèrent. Il n'y eut cependant pas de notre faute : nous n'avions pas encore de puissants navires de guerre à opposer à nos envahisseurs; ils étaient maîtres de la mer, et c'est ce qui permit à leurs navires, croisant de droite et de gauche, de pouvoir enfin s'emparer d'une dizaine de forts. Cette occupation ne fut pas de longue durée, mais le fait que des pavillons étrangers ont flotté sur les forts de nos côtes, est une honte qu'il est impossible d'oublier. A Kagoshima, comme à Shimonoseki, l'escadre ennemie réussit dans ses projets : nos forces furent presque anéanties et plus de la moitié de nos canons furent mis hors d'usage; mais grâce à l'état démonté de la mer, il n'y eut pas de débarquement de troupes. Cependant, si ce terrible bombardement avait encore duré plusieurs jours, quel danger notre pays n'aurait-il pas couru!

La 4^e année de Keio (1868), le Bakufu des Tokugawas fut renversé. Enomoto Kamajiro et plusieurs des anciens chefs de sa marine quittèrent alors la baie de Tôkyô, à la tête d'une escadre composée de 8 bâtiments de guerre, le *Kaiyô*, le *Banryo*, le *Kwaiten*, le *Chôkei*, le *Mikao*, le *Kanrin*, le *Shinsoku* et le *Chioda*, et se réfugièrent à Yesso pour y combattre l'armée impériale. Comme il leur manquait 4.000 hommes pour compléter les effectifs de leur

armée, ils comprirent qu'il leur serait impossible d'être victorieux sur terre; mais ils possédaient le *Kaiyô*, précédemment commandé au gouvernement hollandais et dont la construction avait été surveillée par lui : c'était un puissant navire armé de 26 canons et d'une force de 400 chevaux, ce qui permettait à Enomoto de dire : « Si avec une semblable escadre nous sommes maîtres de la mer dans le nord et pouvons y croiser librement pour protéger nos troupes de terre, l'armée impériale ne pourra rien faire et nous redeviendrons les maîtres du Japon ». Malheureusement, au cours d'une tempête, dans les parages du cap Inubo, sur les côtes du Kazusa, le *Kanrin* et le *Mikao* sombrèrent, et tous les autres bâtiments furent fortement avariés. Enomoto s'empara malgré tout de Hakodaté, de Kameda et de Goryokwarku; mais, au moment où il allait prendre Ezashi, par vent violent et mer démontée, le *Kaiyô* fut entièrement désemparé; le *Kwaiten* et le *Shinsoku*, en voulant se porter à son secours, furent également endommagés, à tel point que ce dernier fut même mis hors d'usage. Tous ses espoirs sombrèrent en une fois.

C'est alors qu'il apprit que tous les bateaux de la flotte impériale, parmi lesquels le *Cuirassé*, qui fut plus tard appelé *Azuma* et qui passait pour être un bâtiment sans égal au Japon, se trouvaient mouillés dans le port de Miyako, au Mutsu. Arai Ikunotsuke fit aussitôt embarquer, sur le *Kwaiten*, le *Banryo* et le *Takao*, les troupes de terre appelées *Shimbokutai* (c'est-à-dire fortes comme des dieux), cracha dans ses mains (pour montrer son désir d'action) et résolut de s'en emparer. Avec un courage inébranlable, il leva l'ancre de Hakodaté, mais en route il fut pris par un typhon et le *Kwaiten* seul put péniblement, à l'aube du 24, arriver jusque devant le port de Miyako; il avait perdu de vue les deux autres bateaux emportés à la dérive et tout son équipage, grinçant les dents de fureur, disait : « Lorsque notre escadre faisait route vers le nord, les vents et les vagues se sont déchaînés contre elle, aussi ne sommes-nous plus capables d'accomplir le moindre exploit. Pourquoi le ciel est-il donc toujours sans pitié pour nous? » et tous ensemble, ils se lamentaient à haute voix. Leur commandant, Kôga Gengo, se tourna alors vers eux et leur dit : « Si nous pouvions réussir à nous emparer du *Cuirassé*, l'escadre

impériale ne pourrait probablement pas se porter dans le nord. Attaquons-le de suite, nous allons bien voir qui sera vainqueur ». Le jour pointait alors, le vent était tombé, le ciel était devenu serein et la mer calme comme une natte de paille; dans l'intérieur du port les huit bateaux impériaux, le *Cuirassé*, le *Kasuga*, le *Yoshun*, le *Teibô*, l'*Hiryo*, le *Hoan*, le *Boshin* et le *Shimpu*, alignés, présentaient un aspect imposant. A bord du *Kwaiten*, les hommes, massés sur le gaillard d'avant, à la vue de ce grand armement, se serrèrent mutuellement les mains et se dirent un dernier adieu; les matelots montés dans les nids-de-pie se munirent chacun d'un fusil et de grenades; pour être prêt à tirer sans interruption, on plaça des petits boulets et des balles à portée des deux bordées de ses canons; les marins (pour se distinguer des ennemis) se mirent tous sur l'épaule un morceau d'étoffe blanche et, dégainant, ils se cachèrent sous les rembarde; au haut du mât fut arboré le drapeau de guerre américain, et, silencieux, le *Kwaiten* s'avança vers le *Cuirassé*. Les bateaux impériaux, trompés par ce déguisement et croyant avoir réellement affaire à un bâtiment américain, ne prirent aucune disposition de combat. Le commandant du *Kwaiten*, Kôga Gengo, debout sur la passerelle, mit subitement la barre à droite, amena le pavillon étoilé, hissa le pavillon japonais et accosta furieusement le *Cuirassé* à bâbord, en lâchant contre lui toute la bordée de ses canons de tribord. Alors seulement les impériaux se rendirent compte de leur erreur; ils allumèrent en hâte leurs chaudières, mais l'attaque avait été si soudaine qu'ils ne purent ni se mettre en marche ni se servir de leurs canons. Le *Kwaiten*, qui s'était dirigé droit sur le *Cuirassé*, l'avait abordé par son travers avant, et son plat-bord, plus élevé de six shakus (1^m,82), le dominait de sa hauteur; aussi l'équipage en armes massé à l'avant hésitait-il à sauter. Gengo, furieux, brandissant son sabre, s'écria d'une voix frémissante : « Mais en avant donc ! » Il n'avait pas encore achevé ces mots qu'un marin nommé Otsuka escaladait le bord en poussant un grand cri, et sautait seul sur le pont du *Cuirassé*; les autres, décidés à mourir, brandissant leur poignard, le suivirent; leur impétuosité fut terrible, mais ils furent tous massacrés par les marins impériaux, Shinogawa, Hijikata et les autres. Le com-

mandant Gengo avait fait pointer sur le *Cuirassé* les canons de 56 ken qui se trouvaient à l'avant du *Kwaiten*, et leurs obus, qui balayèrent horriblement le pont du *Cuirassé*, firent, en éclatant, de nombreuses victimes parmi son équipage. Les sept bateaux impériaux, qui avaient fait rallier tous leurs hommes sur le pont, entouraient le *Kwaiten* et le bombardaient atrocement. Les balles pleuvaient. Gengo eut le bras droit traversé et fut atteint à la cuisse; mais sans faire la moindre attention à ses blessures, il continua à surveiller le combat et à encourager chacun de la voix et du geste; il allait encore donner un ordre, lorsqu'il tomba, sur la passerelle, le cou traversé par une balle. Yuku-no-tsuke, voyant toute chance de succès lui échapper, ordonna de faire machine en arrière, et réussit à s'enfuir hors du port. Presque au même moment, tout près de là, le *Takao* avait ses machines avariées et était mis hors d'usage; son équipage dut l'abandonner après l'avoir incendié. Les partisans du Bakufu restaient presque démoralisés par tous ces échecs successifs, et, pendant ce temps, les vaisseaux impériaux, prenant la ligne de file, se dirigeaient vers Hakodaté pour y attaquer l'ennemi à la base même de ses opérations.

Le *Kwaiten*, le *Banryo* et le *Chioda* les y attendaient, alignés, barrant l'entrée du port. L'armée de terre, répartie sur divers points de la côte, à Goryukwaku, à Hakodaté, à Masumaejô, à Ezashi, à Fukushima, à Muroran, etc., faisait bonne garde, elle aussi. Malgré tout, les bâtiments impériaux, réunis en un seul groupe, purent, sous la protection de leurs canons, débarquer à Otobamura un certain contingent de troupes qu'ils escortèrent, pour les couvrir, par une marche parallèle au rivage. Ils s'emparèrent ainsi d'Ezashi et de Matsumaejô. Le 24^e jour du 4^e mois, de grand matin, le *Cuirassé*, le *Kasuga*, le *Chôyo*, le *Yoshun* et le *Teibo* s'approchèrent du port de Hakodaté; les trois vaisseaux rebelles les y attendaient toujours et une vive canonnade s'ouvrit aussitôt de part et d'autre. Pour entraîner les impériaux sous le feu de leurs batteries du fort de Benten, les vaisseaux rebelles feignirent de prendre la fuite; leur manœuvre réussit à merveille; les impériaux, pour profiter de l'avantage qu'ils croyaient tenir, se mirent à leur poursuite, mais tout à coup ils reçurent une terrible canonnade; le *Chôyô* fut gravement avarié et tous les

autres navires durent se sauver en hâte hors du port. Le 29, les bateaux impériaux, agissant de nouveau de concert avec l'armée de terre, attaquèrent Yafurai; les rebelles combattirent avec la rage du désespoir. Courageusement tous les bateaux impériaux s'avancèrent près de la côte et parvinrent à démanteler les forts que l'armée rebelle ne put arriver à protéger; elle dut les abandonner et s'enfuir à Goryokwaku. Au commencement du 5^e mois, le *Chioda* s'échoua sur un rocher; d'autre part le *Kwaiten* et le *Banryo* avaient été très avariés dans les récents combats. L'armée du Bakufu perdait de plus en plus courage; les impériaux en profitèrent. Le 11^e jour du 5^e mois, ils concertèrent contre Hakodate une attaque simultanée des armées de terre et de mer: le *Kasuga* et le *Yoshun* attaquant par derrière, tandis que le *Cuirassé*, le *Chôyô* et le *Teibo* l'attaquaient par-devant, et l'armée du côté de la terre. Le *Banryo* avait pu être réparé et prit part à ce combat. Trois des bateaux impériaux essayèrent bien de le capturer, mais son commandant, Matsuoka Bankichi, se défendit vaillamment et sut se servir de son navire avec la plus remarquable habileté; un de ses obus atteignit les soutes à poudre du *Chôyô* qui, explosant avec un bruit formidable, sombra aussitôt. Le *Cuirassé* et le *Kasuga* s'approchèrent alors du *Banryo*, l'attaquèrent avec une telle vigueur qu'il ne put bientôt plus résister et dut se sauver à l'abri des côtes. Son équipage, avant de l'abandonner, y mit le feu ainsi qu'au *Kwaiten* et gagna la terre. Il ne resta plus alors un seul des bâtiments rebelles. Enomoto et ses partisans, pressés à la fois et sur terre et sur mer, finirent par demander la paix, le 18^e jour du 5^e mois. Ce fut la fin de la guerre du Hokkaidô, qui avait été notre première guerre à la mode européenne et la première dans laquelle nous nous soyons servis de navires à vapeur. Malgré cela, il serait, je crois, difficile de trouver en Europe un exemple d'une semblable promptitude de décision. Les combats se livrèrent à courte distance; en moins d'une demi-heure, il y eut des deux côtés plusieurs centaines de tués ou de blessés. L'habileté d'évolution et la valeur dont on fit preuve de part et d'autre excitent encore aujourd'hui toute notre admiration. Le commandant du *Kwaiten*, Kôga Gengo, commit sans doute une regrettable erreur en combattant contre l'Empereur; malgré tout,

l'audace avec laquelle il osa se mesurer tout seul avec l'escadre impériale, sa tentative de capture du *Cuirassé* et sa mort magnifique montrent la valeur et l'« habileté avec laquelle les Japonais étaient déjà capables de conduire une guerre navale à la manière européenne. Le seul fait que les rebelles se sont rendu compte que la capture du *Cuirassé* était pour eux une question primordiale est réellement admirable; leur défaite ne saurait être attribuée en effet au succès des troupes impériales à Goryokwaku, mais bien à ce qu'ils n'ont pas pu s'emparer du *Cuirassé*; s'ils y étaient parvenus, ils auraient conquis en même temps la maîtrise de la mer; quel qu'eût été alors le nombre des troupes impériales qu'on eût essayé d'envoyer dans le Hokkaidô, comme il leur eût été presque impossible de franchir le détroit de Sugaru, la guerre aurait sans doute pris un tout autre aspect. Cela nous montre toute l'importance que peut avoir un seul bateau de guerre et aussi quel intérêt doit avoir pour nous tout ce qui concerne la marine.

Quelque temps auparavant, en mars 1868, le gouvernement impérial avait institué le « Gumbô Jimmu Kyoku » (sorte de ministère de la Défense nationale), destiné à diriger et à surveiller la préparation et l'entraînement des armées de terre et de mer et à régler toutes les autres questions militaires et maritimes. En juillet de cette même année, le « Gummukwan » (ministre de la Défense nationale) adressait à l'Empereur un rapport dans lequel il disait : « Sans marine il nous est impossible de montrer notre puissance à l'étranger. Il importe donc de la développer le plus rapidement possible. Mais comme nous sommes au début du gouvernement impérial, que la paix n'est pas encore complètement rétablie à l'intérieur du pays et que le budget de la guerre est actuellement très élevé, si nous voulons construire des bateaux, établir des usines métallurgiques et faire tous les grands travaux à la fois, nous n'aurons pas suffisamment d'argent; il nous manquera en outre les effectifs nécessaires pour constituer une marine même réduite et les éléments indispensables pour commencer nos grands travaux de constructions navales; mais il est de toute importance d'en former dès maintenant; nous n'en avons pas encore; aussi notre premier devoir est de créer le plus tôt possible une école navale. Je propose que cette école soit ouverte sans

retard à Hyogo et que nous jetions ainsi les premières bases de notre marine ».

En octobre, l'Empereur, rappelant au Gummukwan que son premier devoir était en effet de constituer une marine, lui ordonna de se mettre rapidement à l'œuvre. Aussi, dès 1869, commença-t-on à Takanawa, près de Tôkyô, la construction du Kaigun Yôsho (à la fois arsenal et école), où était concentré tout ce qui avait trait aux bâtiments de guerre.

En 1871 fut établi le Teitokufu (espèce de Conseil d'amirauté) et le Suiheihombu (espèce de Bureau des équipages) pour administrer le corps des équipages de la flotte (officiers compris).

En 1872, on institua le ministère de la Marine et on en reconstruisit les bâtiments. Ce ministère centralisa toutes les questions concernant le personnel et le matériel. Dans les locaux du Suiheihombu et du Teitokufu on construisit des casernements et des dépôts où on réunit les marins et les ouvriers pour procéder à leur dégrossissement avant de les embarquer sur des bâtiments de guerre. Les fondements de la marine impériale étaient constitués.

En 1874, éclata à Saga la révolte d'Etô Shimpei. On envoya aussitôt contre lui l'*Azuma*, l'*Unyô*, le *Ryûjô* et le *Hôshô*. Violamment attaqué dans Saga par l'armée de terre du côté de Hakata et de Kurume, il se défendait vaillamment, lorsque nos marins, qui avaient débarqué à Nagasaki, l'attaquèrent par derrière, du côté d'Ureshimo, tandis que l'*Unyô* et le *Tenkô-maru*, de la mer, canonnaient l'île de Kajima et la ville de Saga. Ses partisans ne purent résister plus longtemps et furent obligés de prendre la fuite. Nos marins et les troupes des daïmyos d'Omura, d'Ogi et de Takeo pénétrèrent alors dans le château de Saga dont ils fortifièrent les portes et, à l'arrivée de l'armée impériale, rentrèrent tranquillement à Nagasaki.

La même année, des habitants de Bichu et d'Okinawa (dans les îles Lyû-Kyû), jetés par la tempête sur les côtes de Formose, furent massacrés par les indigènes de cette île. Le général Saigô Judô reçut immédiatement l'ordre d'aller châtier ces sauvages. Une escadre escorta ses troupes, lui prêta son appui et protégea

ses opérations. Les vaisseaux japonais qui concoururent à cette attaque de Formose étaient les suivants : l'*Azuma*, avec un effectif de 13 officiers et un équipage de 140 hommes; le *Ryûjô*, avec un effectif de 37 officiers et un équipage de 324 hommes; le *Môshun*, avec un effectif de 23 officiers et un équipage de 41 hommes; le *Nisshin*, avec un effectif de 49 officiers et un équipage de 104 hommes; le *Chikuba*, dont l'effectif nous est inconnu. Les transports qui les accompagnaient étaient au nombre de 13, savoir : le *Tôhyô*, le *Kanagawa*, le *Takasako*, le *Tamaura*, le *Toyoshima*, le *Tôkai* et le *Sharyô*, appartenant à l'Etat; le *Meikô*, le *Yukô*, le *Yuryô* et le *Sampô*, loués à des particuliers; plus un vapeur loué à l'Angleterre et un voilier loué à la France.

En 1875, l'*Unyô* s'empara du fort de Kang-houato. L'incident se produisit dans les circonstances suivantes : « Lorsque le roi de Corée Tai-wôn-kun prit les rênes du gouvernement, il s'empressa de promulguer des lois sévères et des règlements draconiens pour assurer la fermeture de la Corée. Des Français et des Américains furent massacrés et, pour venger cet attentat, les escadres de ces deux nations vinrent faire une démonstration sur les côtes coréennes. Elles s'en tinrent malheureusement l'une et l'autre à une manifestation toute platonique; et Tai-wôn-kun, relevant les sourcils et redressant le torse, plein de jactance, pensa : « Les vaisseaux étrangers ne sont pas bien dangereux; s'ils osent revenir, il faudra les attaquer et les repousser ». L'*Unyô*, qui faisait l'hydrographie du port de Chemulpo, vint précisément à cette époque mouiller dans les parages de Kang-houa-to et envoya naturellement ses embarcations à terre pour y faire des provisions; mais comme elles passaient auprès d'un fort, celui-ci se mit tout à coup à tirer sur elles; les marins qui les montaient voulurent aller demander des explications, mais les balles pleuvaient et il leur fut impossible d'avancer; ils durent regagner leur bord répondant avec leurs fusils au feu des Coréens. Quand ils furent de retour, le capitaine de corvette Inoue Yoshika, commandant de l'*Unyô*, fit avancer son bâtiment tout près du fort et commença à le bombarder; puis, ordonnant à la compagnie de débarquement de prendre place dans les canots, il l'envoya à terre; au moment où elle allait accoster, la fusillade ennemie redoubla

d'intensité; comme l'atterrissage était difficile, nos hommes, bouillonnants de colère, se jetèrent tous à l'eau, gagnèrent le rivage à la nage, et, à la suite du clairon qui sonnait la charge, s'élancèrent vers le fort qu'ils attaquèrent de trois côtés à la fois; le combat fut acharné; les nôtres ayant enfin réussi à abattre une trentaine d'ennemis, tous ceux qui restaient, pris de panique, s'enfuirent de tous côtés; nos marins en profitèrent pour escalader les remparts et y pénétrer; sur le rocher, ils plantèrent le pavillon japonais, et, après avoir donné leurs soins aux blessés ennemis, mis en sûreté leurs femmes et leurs enfants; ils rentrèrent paisiblement à leur bord. »

L'année suivante notre marine licencia les soldats qu'elle employait, réforma de nombreux matelots et appela des marins sous les armes. On supprima le Hombu et le Teitokufu et on inaugura l'arsenal de la mer de l'est, établi à Yokohama. Les bateaux de guerre et de commerce, ainsi que les dépôts des équipages et leurs champs de manœuvres, reçurent une réglementation nouvelle, et, à la tête de l'arsenal, fut placé un vice-amiral, commandant en chef.

Cette même année, à Hagi, en Nagato, éclata une révolte fomentée par Maebara Issei. Le *Môshun* et l'*Asama* vinrent bombarder cette ville de concert avec l'armée de terre; les rebelles furent décimés et la révolte aussitôt étouffée.

En 1877 eut lieu, à Kagoshima, la révolte de Saigo Takamori. La marine établit alors à Kobé des bureaux provisoires qu'on transporta ensuite à Nagasaki. La province de Satsuma fut pacifiée. Les bâtiments qui participèrent à cette expédition étaient : le second *Teibo*, l'*Azuma*, le *Ryûjô*, le *Chikuba*, le *Kasuga*, le *Saiki*, l'*Asama*, le *Nisshin*, le *Hôshô* et le *Môshun*. Le *Kasuga* et le *Ryûjô* surveillaient les mers des parages de Nagasaki et de Kumamoto; le *Môshun*, qui croisait entre Saganoseki et Hosojima, et le second *Teibo*, mouillé à Shimonoseki, faisaient la police des mers à l'est de Kobé; le bâtiment amiral, le *Hôshô*, de Nagasaki, dirigeait les mouvements de toute l'escadre qui, transportant des troupes ou croisant le long des côtes, n'eut pas un instant de repos jusqu'à l'apaisement complet de la révolte. Alors le *Seiki*, construit en 1875 par les Japonais, fut envoyé en Europe. C'est

notre premier bâtiment de guerre qui fit un semblable voyage au long cours.

En juillet 1882, les troupes coréennes en garnison à Séoul se révoltèrent ; elles assaillirent notre légation. Notre ministre, M. Hanafusa Yoshitada, et les employés de la légation durent se réfugier à Chemulpo, où ils furent recueillis par un bateau de guerre anglais et transportés à Nagasaki. Les troubles apaisés, notre ministre revint en Corée avec des instructions du gouvernement pour demander des explications formelles sur cet incident. Il fut escorté dans son voyage par une escadre composée du *Kongo*, du *Hiei*, de l'*Amaki*, du *Nisshin*, du *Jinkei*, du *Môshun*, de l'*Iwaki* et du *Seiki*, sous les ordres du vice-amiral Nire Kagenori, et entra à Séoul, protégé, depuis Chemulpo, par un corps de débarquement de 87 hommes et un régiment de ligne. Quand tout fut réglé, notre escadre rentra au Japon. Elle semble au premier abord ne pas avoir joué un grand rôle dans cette affaire ; cependant comme l'amiral chinois commandant la division du nord s'était présenté à Chemulpo, à la tête de trois bâtiments de guerre, le lendemain de l'arrivée de notre escadre, il est à présumer que la présence sur rade d'une flotte aussi imposante que la nôtre produisit un sérieux effet sur le gouvernement coréen et annihila celui qu'eût pu faire sans cela la démonstration navale de la Chine.

En 1884 se produisit encore une nouvelle révolte en Corée. Le *Kongo*, l'*Hiei*, le *Nisshin*, le *Kasuga*, le *Ryûjô*, le *Môshun* et le *Kaimon* furent envoyés à Chemulpo.

Cette même année, la préfecture maritime des mers de l'Est fut transférée à Yokosuka, en Sagami. Elle devint la préfecture maritime de Yokosuka et son dépôt des équipages prit le nom de dépôt de Yokosuka.

En 1886, on créa les préfectures maritimes de Kuré, dans l'Aki, et de Sasébo, dans l'Hizen. Les anciens dépôts furent modifiés et rétablis sous le nom de Kaiheidan dans chaque préfecture maritime. Petit à petit on créa des flottilles de torpilleurs dans les ports de guerre et dans certains ports de commerce.

Mais auparavant, dès 1882, on avait concentré nos bâtiments de guerre en une escadre de moyenne puissance, à la tête de laquelle

on avait placé un commandant en chef. En 1886, on supprima cette escadre et on la remplaça par de petites escadres toujours prêtes qui, en 1889, furent baptisées du nom de Jobi-Kwantai ou « Escadres toujours prêtes ». C'est également en 1889 qu'on ajouta des rayons au soleil levant de notre pavillon national et que ce pavillon ainsi modifié devint celui de la marine impériale. La constitution fut proclamée, et, pour la première fois, nous eûmes des députés et des sénateurs. Le pays progressait de plus en plus, et, à mesure qu'il progressait ainsi, se faisait sentir davantage la nécessité de la défense nationale et de la construction de nouveaux bâtiments de guerre. Aussi le 10 février 1893, notre respecté Empereur daigna prononcer ces augustes paroles dont tout le monde fut pénétré de reconnaissance : « Si, dans les mesures de défense de notre empire on se trompe une seule fois, on se ressent de cette erreur pendant un siècle. Pendant six ans, je donne chaque année 300.000 yens pris sur mes ressources personnelles; j'ordonne que tous les fonctionnaires, civils et militaires, à l'exception de ceux qui se trouveraient dans des cas spéciaux, offrent cette année le dixième de leurs appointements annuels ou mensuels; ces sommes viendront combler ce qu'il nous manque pour les constructions navales. »

Cette même année les côtes du Japon furent divisées comme suit en cinq arrondissements maritimes :

1^{er} arrondissement maritime : La partie des côtes comprise depuis la limite entre les arrondissements de Minami-kunohéi et de Kita-hei, dans le Rikuchu, jusqu'à la limite entre les arrondissements de Minami-murô et de Higashi-murô, dans la province de Kii, et les mers en dépendant; les côtes de l'île d'Ogasawara et les mers qui en dépendent.

2^e arrondissement maritime : La partie des côtes comprise depuis la limite entre les arrondissements de Minami-murô et de Higashi-murô, dans le Kii, jusqu'à la limite entre les provinces d'Iwami et de Nagato, et en outre les côtes orientales du Kyûshû, depuis la limite entre les provinces de Chikuzen et de Buzen jusqu'à la limite entre les arrondissements de Minami-naka et de Minami-morokata, dans la province de Hyûga, et les mers qui en

dépendent; les côtes de Shikoku, les mers qui en dépendent et la mer Intérieure.

3^e arrondissement maritime : Les côtes occidentales du Kyûshû, depuis la limite entre les provinces de Chikuzen et de Buzen jusqu'à la limite entre les arrondissements de Minami-naka et de Minami-morokata, dans la province de Hyûga, et les mers qui en dépendent; les îles d'Iki, de Tsushima, d'Okinawa et les mers qui en dépendent.

4^e arrondissement maritime : La partie des côtes comprise depuis la limite entre les provinces d'Iwami et de Nagato jusqu'à la limite entre les provinces d'Ugô et de Mutsu et les mers qui en dépendent; les côtes d'Okî et de Sado et les mers qui en dépendent.

5^e arrondissement maritime : Les côtes du Hokkaidô, du Mutsu et des deux arrondissements de Kita-kunohéi et de Minami-Kunohéi dans la province de Rikuchu, et les mers qui en dépendent.

Yokosuka, dans le Sagami, fut choisi comme chef-lieu du 1^{er} arrondissement maritime; Kuré, dans l'Aki, comme chef-lieu du 2^e; Sasebo, dans le Hizen, comme chef-lieu du 3^e; Maizuru, dans le Tango, comme chef-lieu du 4^e; et Muroran, dans l'Huri, comme chef-lieu du 5^e.

Chaque arrondissement maritime a à sa tête un préfet maritime chargé de son gouvernement.

C'est ainsi que notre marine s'est formée petit à petit et qu'est bientôt venue l'époque où elle a pu montrer sa grandeur, sa force et sa puissance à tous les peuples de l'Univers.

FERRIEU.

BIBLIOGRAPHIE

ET

COMPTES RENDUS ANALYTIQUES

I

Ouvrages français et étrangers

LEMARESQUIER, lieutenant de vaisseau. *L'officier de vaisseau dans la marine moderne*. Paris, 1914, Fournier, 168 pages Prix : 2 fr. 50.

Cet ouvrage est la reproduction d'un mémoire qui a obtenu le premier prix au concours de la Ligue maritime française de 1912.

L'auteur, après avoir étudié dans la première partie le rôle de l'officier de vaisseau au point de vue professionnel, puis au point de vue social, en déduit les conditions générales auxquelles doivent satisfaire le recrutement, l'éducation, l'organisation générale et l'avancement des officiers. Dans la seconde partie, il cherche comment ces conditions générales peuvent être remplies; dans la troisième partie il calcule le coût de la réforme proposée et résume les conclusions générales auxquelles il a abouti: création d'un institut maritime servant au recrutement des officiers de différents corps de la marine, officiers de pont ou de la machine, ingénieurs des constructions navales ou de l'artillerie, abaissement de la limite d'âge, amélioration de la rapidité de l'avancement, création des capitaines de corvette, fusion des officiers de vaisseau et des officiers mécaniciens.

REIN, docteur-ingénieur. *La technique de la radiotélégraphie*, traduit de l'allemand par G. Viard, ingénieur des Postes et Télégraphes. Paris, 1913. Gauthier-Villars. XIV-254 pages, 170 figures et 5 planches. Prix : 9 fr.

C'est un aide-mémoire relatif aux méthodes de mesures à employer pour la détermination des diverses grandeurs électriques qui entrent dans la composition d'un poste de télégraphie ou de téléphonie sans fil. L'auteur, docteur-ingénieur Rein, professeur de radiotélégraphie pratique à l'école technique supérieure de Darmstadt, fut amené à composer, comme annexe aux exercices de ses élèves, un guide mémento qui parut en 1910, et qu'il modifia profondément dans une seconde édition après une grande expérience acquise comme chef de laboratoire de la Société Lorenz à Berlin. C'est la traduction de cette seconde édition que M. Viard présente au public.

Ce manuel forme la liaison entre la science et la pratique. On n'y a négligé de parti pris tout ce qui n'est pas d'une utilité immédiate pour l'ingénieur. Il sera consulté avec fruit par les marins qui auront à s'occuper des appareils de télégraphie sans fil.

Docteur Franz GUCZENMUSZ. *Die Unterstützung der französischen Handelsmarine durch Prämien* (La protection de la marine marchande française par des primes). Hambourg, 1914, Friedrichsen, 232 pages. Prix: 7 fr. 50.

Il est assez intéressant de connaître l'opinion d'un Allemand éclairé sur une question qui touche si directement à la prospérité économique de la France. L'auteur, après une étude approfondie et complète des statistiques, étudie les quatre lois sur la marine marchande, analyse leur système de primes et en commente les résultats; il donne ensuite un bref aperçu sur les systèmes employés en Angleterre et en Allemagne. L'auteur, dans sa conclusion, qui constitue le huitième et dernier chapitre de son ouvrage, ne condamne pas le système des primes en général, mais il en conteste les bienfaits pour la marine marchande de la France. Car, suivant lui, les conditions naturelles pour le développement de la productivité et de la capacité de concurrence font défaut.

Capitaine de vaisseau BRAVETTA. *La resistenza delle artiglierie*. Etudes des ingénieurs Coupaye et Malaval, de l'artillerie navale française. Turin, 1913, Carlo Pasta, XXXII-262, 3 planches. Prix: 8 fr.

Le capitaine de vaisseau de la marine italienne Ettore Bravetta, bien connu pour ses nombreux travaux sur l'artillerie, a réuni dans un même volume la traduction en italien de trois mémoires sur la résistance des bouches à feu publiés par les ingé-

nieurs d'artillerie navale Léon Coupaye et Pierre Malaval dans le *Mémorial de l'artillerie navale*.

Le premier de ces mémoires, de l'ingénieur Coupaye, est intitulé « Note sur le calcul de l'organisation transversale des canons »; le second, du même auteur, traite de la déformation du cylindre droit. Le troisième traite de la résistance des tubes cylindriques jusqu'à la rupture.

Le capitaine de vaisseau Bravetta fait précéder cette traduction d'une longue préface dans laquelle il résume les idées des auteurs et met en évidence les conclusions auxquelles ils arrivent. Il fait observer entre autres que les études des ingénieurs Coupaye et Malaval font justice de la légende de la résistance extraordinaire attribuée aux canons en fil de fer.

Paymaster DYER. — *The Ship's Commissary Officer* (L'officier d'administration d'un navire). Annapolis, 1913, United States Naval Institute, 66 pages.

Dans cette étude, tirage à part d'un travail paru dans les *Proceedings of the U.-S. Naval Institute*, l'auteur, paymaster Dyer, de la marine des États-Unis, étudie en détail la manière dont l'officier d'administration d'un navire doit diriger le service de l'alimentation de l'équipage, au triple point de vue du service des tables, de la préparation des aliments et de la délivrance des vivres. Il y a joint un appendice donnant une série de menus pour la semaine pour un navire ayant 800 hommes d'équipage, à la mer et dans le port et dans différentes saisons.

II

Périodiques français et étrangers

Aéronautique.

Le meeting d'hydro-aéroplanes de Deauville, par Delaunay.
 Bombes d'aéroplanes.
 Dirigeables pour la marine.
 Dirigeables pour la marine, par Dienstbach.
 Le réglage du tir dans l'aéronautique.
 Le seaplane et son développement, par le colonel Massy.
 Enquête de la justice militaire sur la perte du dirigeable L.
 Phares pour la navigation aérienne.
 Le tir contre les dirigeables, par le major Kaderschafka.
 Aéroplanes ou dirigeables, par Tcherbathev.
 Lancement de gros poids d'un aéroplane, par Guidoni, capitaine du génie naval.

Artillerie et cuirasse.

Un nouvel explosif pour l'artillerie.
 Nouveau montage pour canons de marine de gros calibre.
 Augmentation de puissance et durée des canons de gros calibre, par le capitaine de frégate Hilbrand.
 Sur la fabrication des poudres sans fumée dans les différents pays, par le docteur Delpy.
 Poudres à la nitro-cellulose ou à la nitro-glycérine.
 Le tir et les projectiles de l'artillerie de côtes, par le colonel Strnad.
 L'importance du curseur horizontal de tir, par de Feo.
 Pointage et tir de nuit dans l'artillerie de côtes, par le major Nuccorini.

Constructions navales.

Les éclaireurs d'escadres et les croiseurs légers italiens.
 Une embarcation à voiles chinoise.
 Contre le dreadnought.
 Les paquebots *Paul Lecat* et *André Lebon*, par Gouriet.
 Deux nouveaux types de navires de guerre lancés en Angleterre.
 Développement du tracé des cuirassés.
 H. M. S. *Benbow*. Une vue rétrospective de 25 ans.

Génie civil, 18 oct., p. 500-503.

Engineering, 17 oct., p. 536.

Id. 5 déc., p. 765-766.

Scientific American, 15 nov., p. 378.

Journal of the Royal Artillery, octobre.

Journal of the Royal United.

Service Institution, nov., p. 1452-67.

Marine-Rundschau, nov., p. 1303-06.

Id. *Id.* p. 1314-28.

Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie und Geniewesens, n° 11, p. 861-867, et n° 12, p. 945-956.

Morskoï Sbornik, oct., p. 111-117.

Rivista marittima, oct., p. 15-20.

Engineer, 17 octobre, p. 422.

Id. 31 oct., p. 457-459.

Überall, novembre, p. 96-105.

Zeitschrift für das gesamte Schiess und Sprengstoffwesen, 15 septembre.

Id. 1^{er} et 15 octobre.

Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie und Geniewesens, n° 12, p. 945-968.

Rivista marittima, oct., p. 21-39.

Rivista d'artiglieria e genio, juillet-août, p. 270-288.

Yacht, 18 octobre, p. 676-677.

Id. 15 novembre, p. 743-744.

Moniteur de la Flotte, 6 déc., p. 3.

Génie civil, 15 nov., p. 41-44.

Id. 8 nov., p. 34-35.

Engineering, 17 oct., p. 530.

Id. 14 nov., p. 660-661.

- Le cuirassé chilien *Almirante Latorre*.
 La réunion annuelle des constructeurs de navires allemands.
 Tracé des navires.
- Seconde escadre de cuirassés. Sa force militaire, son prix de revient.
 Comparaison des cuirassés au moyen de l'énergie à la bouche de canons.
 Le superdreadnought américain *Texas*.
 Les cuirassés des Etats-Unis (tableau de leurs caractéristiques).
 Système de cales des navires, par Svee-nov.
- Droit maritime.**
- Le droit international en cas de guerre maritime.
 Les questions de droit maritime dans la guerre italo-turque, par le capitaine-lieutenant Tippelskirch.
- Ecoles, instruction.**
- Enseignement maritime, par Bonfils.
 Education et instruction dans les flottes anglaise et allemande, par le commandeur Currey.
 Examens pour l'école navale.
 Dix ans du nouveau système anglais de formation des officiers, par le capit. lieut. Moraht.
- Electricité, télégraphie.**
- Le problème de l'heure et la transmission de la dépêche horaire par la T. S. F., par Beache.
 La T. S. F. et ses applications aux communications maritimes.
 Sur la T. S. F. dirigée et son emploi pour la détermination du lieu à la mer, par l'ingénieur-électricien Stefanovski.
 Les installations de T. S. F. à bord de l'*Imperator*, par Thurn.
- Histoire maritime.**
- The Nelson Touch.
 La marine dans la guerre d'Espagne, par le commandeur Shore.
 Discours sur les pirates de sir Henry Mainwaring [1667] (introduction de Laughton).
 Le bombardement de Kogoshima par la flotte anglaise, par le commandant japonais Okuda.
 Les mutineries navales en 1797.
 La lutte de l'Angleterre contre la traite, par Hochsetter.
- Id.* 28 nov., p. 734.
Engineer, 28 nov., p. 571-572; 5 déc., p. 602-603.
Times, 8 oct., p. 10, 4 oct., p. 6, et 15 oct., p. 12.
Naval and Military Record, 12 nov., p. 726.
Id. 26 nov., p. 764.
Scientific American, 15 nov., p. 373.
Id. 22 nov., suppl., p. 321 et 331-334.
Morskoï Sbornik, oct., p. 79-98.
- Ligue maritime*, nov., suppl., p. 65-174.
Marine-Rundschau, nov., p. 1269-92.
- Vie maritime et fluviale*, 10 novembre, p. 584-586.
Naval and Military Record, 3 décembre, p. 774.
Army and Navy Journal, 1^{er} novembre, p. 261.
Marine-Rundschau, nov., p. 1293-1302.
- Génie civil*, 1^{er}, 8 et 15 novembre.
- Nautical Magazine*, octobre.
- Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens*, vol. 4, n° 11, p. 1256-84.
- Schiffbau*, 26 nov., p. 130-135.
- Moniteur de la Flotte*, 15 nov., p. 3-4.
United Service Magazine, nov., p. 113-124, et déc., p. 229-237.
Id. nov., p. 137-147 et déc., p. 238-249.
- Journal of the Royal United Service Institution*, nov., p. 1485-99.
- Naval and Military Record*, 19 nov., p. 744.
Ueberall, nov., p. 105-113, et décembre, p. 176-181.

- La guerre navale russo-japonaise, par le baron Maltzahn (traduit de la *Marine-Rundschau*).
- Comparaison du règlement de la flotte (Stati Krioisa) de 1698 avec les ordonnances de Pierre le Grand sur la flotte de 1750, par Kvachnin-Samarin.
- Quelques mots sur la guerre russo-japonaise, par Kiatlinskii.
- Sevastopol et rôle de la flotte de la mer Noire dans la guerre de Crimée, par Lekhatchev.
- La bataille de Tsoushima, d'après une étude du commandant Smirnov, par le lieutenant de vaisseau Sansoni.
- Hydrographie, météorologie, navigation.**
- Pilotage en rivière, par le commander Dugmore.
- L'emploi d'une seule ligne de position.
- Le maintien automatique de la route.
- Les marées de la mer Adriatique, par le lieutenant de vaisseau Kesslitz.
- Le triple miroir. Sa construction et son emploi dans la navigation, par Peck.
- Sur la théorie du mille marin.
- Le sextant à niveau Schwarzschild.
- Influence de l'inclinaison sur la marche des chronomètres.
- Portées géographiques et lumineuses des phares et signaux maritimes, par Lurice, capitaine du génie.
- Machines et chaudières.**
- Applications des moteurs Diesel aux navires de guerre, par Dupont, ingénieur de la marine.
- Le moteur Diesel, par Boutaric.
- L'état actuel de la construction des machines marines.
- Moteurs à pétrole pour navires de guerre.
- La question du combustible, par Critchley.
- Moteur Polar Diesel pour sous-marins.
- Les moteurs marins Diesel, par Carels.
- Le vapeur de la Manche Paris à turbines réduites.
- Explosions dans les moteurs Diesel.
- Méthode de chauffe à signaux automatiques pour chaudières de navires.
- Les années de jeunesse des moteurs à combustion interne.
- Machines à combustion interne pour navires, par Wittmaak.
- Machines à piston ou turbines?
- Trois types intéressants de navires à moteurs.
- Marine marchande.**
- La marine marchande allemande en 1911 (traduit du *Nauticus*).
- Internationale Revue*, décembre, suppl. français n° 177, p. 412-418.
- Morskoï Sbornik*, oct., p. 29-40.
- Id.* *Id.* p. 61-78.
- Id.* nov., p. 3-24.
- Rivista marittima*, oct., p. 177-183.
- United Service Magazine*, nov., p. 125-136.
- Nautical Magazine*, novembre.
- Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens*, vol. 41, n° 12, p. 401-12.
- Id.* *Id.* p. 1413-1436.
- Marine-Rundschau*, déc., p. 1442-46.
- Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie*, octobre.
- Id.* *Id.*
- Id.* *Id.*
- Rivista marittima*, oct., p. 41-64.
- Technique moderne*, 15 oct., p. 257-260.
- Revue scientifique*, 8 nov., p. 582-589.
- Génie civil*, 6 déc., p. 113-114.
- Id.* 29 nov., p. 94.
- Engineer*, 17 et 24 oct., et 14 nov.
- Id.* 24 oct., p. 434-440.
- Id.* 5 déc., p. 601-602 et 608-610.
- Engineering*, 5 déc., p. 768-770.
- Marine Engineer*, déc., p. 145-146.
- Scientific American*, 22 nov., p. 396.
- Marine-Rundschau*, déc., p. 1419-30.
- Ueberall*, déc., p. 183-188.
- Die Turbine*, 20 septembre.
- Marina mercantile italiana*, 10 novembre, p. 4256-57.
- Journal of the Royal United Service Institution*, oct., p. 1335-59.

Médecine navale.

Notes sur quelques hôpitaux de l'Extrême-Orient et du Pacifique, par le docteur Kergrohen.
 Le choléra à Ferryville (Tunisie) en 1911, par le docteur Goéré.
 Froid excessif et hygiène navale, par le docteur Varenne.
 Organisation du service médical de la flotte pour le combat.
 Revue sanitaire de la flotte suédoise pour les années 1910 à 1912, par Nilsson.
 Eclairage des hôpitaux maritimes d'autrefois et d'aujourd'hui, par le lieutenant Andersen.
 Hygiène navale brésilienne, par Cadaval.

Personnel.

La crise du personnel dans les marines militaires.
 Questions de personnel, par Bernay.
 Le recrutement de la marine militaire.
 La Magna Charta pour 1914.
 Officiers mécaniciens d'ancienne et de nouvelle formation.
 L'organisation d'un corps unique d'officiers, par da Silva.

Politique navale.

Où en est la marine anglaise?
 La marine des Etats-Unis.
 La rénovation de la marine espagnole.
 Sea Power Forces en présence dans la Méditerranée, par le commander Currey.
 La puissance navale relative des puissances de la Méditerranée.
 Le rapport de la commission pour la défense des Indes hollandaises.
 Projet de budget de la marine hollandaise pour 1914.
 L'organisation proposée d'un ministère commun pour l'armée et la marine.
 Nos budgets navals, par Nordman.
 Administration centrale de la marine, par Sousa.

Ports, canaux et arsenaux.

La préfecture maritime de Bizerte, par Charles Bos.
 Ports de la côte du Pacifique.
 Le canal de Panama.
 Le chantier Germania-Krupp à Kiel.
 Organisation du travail dans les ateliers de machines (Exposition du système Taylor), par Renold.
 Les voies fluviales canadiennes, par Hamilton.

Archives de médecine navale, sept., p. 185-206, oct., p. 249-265, et nov., p. 353-365.

Id. sept., p. 207-215, oct., p. 266-278.

Id. oct., p. 241-248.

The Military Surgeon, septembre.

Tidskrift i Sjöväsendet, 1913, n° 5, p. 447-491.

Tidsskrift for Søvaesen, oct., p. 441-464.

Revista maritima brasileira, octobre, p. 481-496.

Revue de Paris, 15 nov., p. 249-269.

Yacht, 1^{er} novembre, p. 701-702.

Vie maritime et fluviale, 25 octobre, p. 562-563.

Naval and Military Record, 12 nov., p. 728-733, et 19 nov., p. 740.

Id. 10 déc., p. 790-791.

Annais do Club Militar-Naval, octobre, p. 707-733.

Correspondant, 25 oct., p. 209-239.

Id. 10 nov., p. 437-448.

Yacht, 18 octobre, p. 669-670.

Naval and Military Record, 19 novembre, p. 741.

Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens, vol. 41, n° 11, p. 1239-46.

Marineblad, 15 nov., p. 723-730.

Id. *Id.* (partie officielle), p. 507-538.

Tidskrift i Sjöväsendet, 1913, n° 5, p. 491-506.

Morskoï Sbornik, nov., p. 105-130.

Annais do Club Militar-Naval, octobre, p. 707-733.

Vie maritime et fluviale, 10 novembre, p. 581-583.

Times, 19 nov. Eng. suppl., p. 23.

Engineering, 24 octobre, p. 545-546.

Id. 7 nov., p. 610-613.

Id. 21 nov., p. 706-707.

Marine-Rundschau, déc., p. 1431-41.

Sauvetage et accidents.

- Le problème de la sécurité en mer, par de Geoffroy. *Correspondant*, 25 octobre, p. 311-322.
- Dock à plate-forme mobile pour canot de sauvetage.. *Yacht*, 18 octobre, p. 672-673.
- Sauvetage. *Nautical Magazine*, novembre.
- L'échouage du *San Giorgio*. *Engineer*, 5 déc., p. 592-593.
- — — — — *Rivista nautica*, 1^{re} et 2^e quinz. de nov., p. 289-291.

Stratégie, tactique, manœuvres des escadres, défense des côtes.

- La Manche et la bataille. *Moniteur de la Flotte*, 18 oct., p. 3.
- La doctrine contre la Méditerranée, par Pierrevat. *Id.* 29 nov., p. 3.
- Le blocus dans la guerre de demain, par l'enseigne Rollin. *Revue politique et parlementaire*, 10 novembre, p. 266-278.
- Le problème de la défense des côtes. *Yacht*, 6 décembre, p. 781-783.
- Le tunnel de la Manche, par l'amiral Fremantle. *United Service Magazine*, décembre, p. 250-261.
- Pensées sur la guerre de croisière, par le capitaine-lieutenant Frobenius. *Marine-Rundschau*, déc., p. 1383-95.
- Calcul de la route pour la réunion d'un détachement, par Daragan. *Morskoï-Sbornik*, octobre, p. 99-106.
- Etudes de stratégie, par Klado. *Id.* novembre, p. 33-60.
- L'organisation d'un navire, par Petrov. *Id.* *Id.* p. 61-103.
- La force de la division, par Romeo Bernotti, capitaine de corvette. *Rivista marittima*, octobre, p. 5-13.

Torpilles et sous-marins.

- La torpille automobile, par Pierrevat. *Moniteur de la Flotte*, 25 oct., p. 3.
- Le cuirassé-torpilleur. *Id.* 1^{er} nov., p. 3.
- Les mines sous-marines et les navires mouilleurs de mines. *Technique moderne*, 15 oct., p. 275-278.
- Les sous-marins anglais. *Yacht*, 8 novembre, p. 717-720.
- Le relevage des sous-marins, par Char-moille. *Id.* 29 novembre, p. 768.
- Les mouilleurs de mines français *Cerberè* et *Pluton*. *Engineer*, 14 novembre, p. 515.
- Les destroyers et leurs fonctions. *Naval and Military Record*, 19 novembre, p. 742.
- Les moteurs Diesel des sous-marins français. *Motorschiff and Motorboot*, 22 sept.
- Les moteurs de sous-marins allemands et étrangers. *Id.* 20 octobre.
- Les mines dans la guerre navale russo-japonaise, par le cap. de frégate Beck. *Internationale Revue*, déc., suppl. français, n° 177, p. 402-411.
- Utilisation stratégique et tactique des torpilleurs (prix) par le Kaptajn Wenck. *Tidskrift for Savaesen*, nov., p. 489-596.
- La question des miroirs des projecteurs, par Salmoiraghi. *Rivista d'artiglieria e genio*, juin, p. 289-294.

Yachting et sports.

- Revue des régates anglaises en 1913, par Cooke. *Yacht*, 18 octobre et 29 novembre.
- Le sport à la voile en Hollande. *Die Yacht*, 26 septembre.

Publications récentes du service hydrographique

CARTES NOUVELLES

- 5.459. — *De Vertrahorn à Portland*, Cartes danoises 1907. 1 m. = 7.
 5.463. — Baie de Tourane, *Cot, ing. hyd.*, 1908, 1 m. = 67.
 5.492. — *Plans de la Côte-d'Honshu* : Mouillage de Mombetsu; mouillage de Pempe; mouillage d'A-buta; rade de Shari; rade de Rausu; mouillage de Setona; entrée de Teshio Gawa; port de Mororan; rade de Mori. $\frac{1}{2}$ diverses.

LEVÉS JAPONAIS (1890-1911)

- 5.498. — *Fichot, de Vanssay*, 1910-10, îles et baie de Quan-Lan, 1 m. = 74.
 5.499. — *Rouch, enseigne de vaisseau*, 1911-12, rivière Dubreka, $\frac{1}{2}$ m. = 77.
 5.500. — *Le Dantec, enseigne de vaisseau*, 1912, cours de l'oued Sebou, de Mehedja à Knitra, 1 m. = 185.

EDITIONS

- 1.873. — Port Natal (Durban), levé

anglais, 1854. — Edition de novembre, 1913, $\frac{1}{2}$ m. = 150.

- 2.372. — Ile de Ceylan, partie sud, levés anglais. — Edition d'octobre 1913, 1 m. = 4.
 2.380. — Port de Smyrne (port abri), levé anglais 1859. — Edition de novembre 1913, 1 m. = 49.
 3.320. — *Cloué, capitaine de frégate*, 1861, baie de Sainte-Geneviève. — Edition de novembre 1913, $\frac{1}{2}$ m. = 110.
 4.243. — *Héraud, ing. hyd.*, 1885, Canal d'Adjim (entrée ouest du bahiret el Bou Grara). — Edition d'octobre 1913, 1 m. = 74.
 4.443. — *Plans à la côte N.-O. d'Honshu* : mouillage de Fushiki; baie de Nanao; port de Tsukumo; port de Wajima, levés japonais. — Edition d'octobre 1913, $\frac{1}{2}$ diverses.
 5.403. — Abords d'Aden, port d'Aden, levé anglais, 1906. — Edition d'octobre 1913, $\frac{1}{2}$ diverses.

BULLETIN
DE
LA NAVIGATION
ET
DES PÊCHES MARITIMES

RAPPORT DE 1912

SUR LES

Pêches en Manche et en Mer du Nord

(Suite¹)

II. — LE CHALUTAGE.

Le 1^{er} janvier 1912, le nombre des chalutiers de Grande-Bretagne se montait à :

Chalutiers à vapeur, 1.670, 110.201 tonnes.

Chalutiers à voiles de 1^{re} classe, 915, 32.129 tonnes.

Depuis 1908, il y a diminution constante du nombre des voiliers se livrant à la pêche du chalut; le nombre des vapeurs ne croît pas sensiblement, mais leur tonnage global augmente régulièrement.

Le poisson pêché au chalut représente un poids de 532.955.463 kilogrammes.

Parages de pêche. — Le rapport de 1911 sur les pêcheries anglaises contient une statistique fort intéressante montrant, par

¹ *Revue Maritime* de Juillet-Août-Septembre-Octobre-Novembre-Décembre.

région, les quantités de poisson pris par les chalutiers anglais.

Cette statistique est reproduite dans le tableau I.

Il ne semble pas y avoir de changements importants depuis l'année précédente, tant au point des parages de pêche fréquentés qu'à celui des espèces particulières de poisson. Toutefois, les fluctuations des espèces ne sont pas d'un ordre tel que l'on puisse déduire des conclusions certaines de l'étude de deux années consécutives. L'examen doit porter sur une longue suite de saisons si l'on veut, non pas faire le compte rendu du chalutage de telle année, ce qui n'a pour nous qu'un intérêt rétrospectif d'autant plus faible que l'année écoulée est plus lointaine, mais l'orientation et les tendances nouvelles, et tirer des enseignements d'une portée plus générale.

On remarquera l'extension du chalutage dans la mer Blanche. Exploitée depuis à peine quelques années, cette mer fournit déjà 4,27 p. 100 du poisson de chalut d'Angleterre.

PARAGES DE PÊCHE	PÊCHE des chalutiers à vapeur (En kilos)	PÊCHE des chalutiers à voile (En kilos)
Mer Blanche.	18.935.000	»
Mer du Nord	170.486.000	12.532.000
Entre Feroë et Shetlands.	4.402.000	»
Ouest de l'Ecosse	36.279.000	»
Islande	74.021.000	»
Feroë	28.723.000	»
Ouest d'Irlande	3.769.000	»
Mer d'Irlande au nord du canal Saint-Georges.	5.984.000	1.620.000
Sud d'Irlande	43.440.000	250.000
Canal de Bristol	3.693.000	2.785.000
Manche	632.000	4.527.000
Golfe de Gascogne	990.000	»
Portugal et Maroc	2.905.000	»
Non classé.	7.265.000	10.000
TOTAUX.	401.524.000	21.724.000

La distance de l'entrée de la mer Blanche à Grimsby est de 2.500 milles marins, supérieure de 1.000 milles à la distance de Boulogne aux parages de pêche du Maroc. Nous devons ajouter

que la pêche moyenne par jour et par bateau a atteint son maximum en 1909 et décroît régulièrement depuis cette époque. Le carrelet était, à l'origine, le seul poisson que les chalutiers y pêchèrent; quoique sa diminution se fasse maintenant sérieusement sentir, il forme encore la majorité du poisson pêché. Actuellement, les bateaux ont une tendance à prolonger la pêche en automne et en hiver, saisons pendant lesquelles on fait de jolies captures de morues et d'églefins. C'est au développement de la pêche de ces deux poissons qu'il faut attribuer l'augmentation globale annuelle du poids du poisson pêché en mer Blanche et au nord de la Russie.

La mer du Nord reste toujours pour l'Angleterre le plus important champ producteur du poisson de chalut, quoique depuis plusieurs années les quantités de poisson pêché y décroissent régulièrement. Il y a lieu de noter, en 1911, une sérieuse augmentation de l'églefin au large de Moray-Firth. Les chalutiers ont montré une tendance à abandonner les parages est de la mer du nord et à concentrer leur pêche dans les régions ouest, plus proches des côtes anglaises. Il en résulte une durée plus courte des voyages et des retours plus fréquents au port. Les causes de ce changement seraient attribuables au développement de la pêche du carrelet de la mer Blanche, qui a eu pour effet de faire baisser le marché du carrelet de petite dimension que prenaient les chalutiers dans la partie est de la mer du Nord.

En jetant un coup d'œil sur le tableau I, on remarquera avec intérêt et avec surprise la faible part du chalutage à vapeur dans les eaux de la Manche. On voit que cette mer est restée en Angleterre le champ d'exploitation réservé au chalutage à voile. Pourtant, ce sont les fonds de cette mer qui, les premiers, ont été violés par cet engin de pêche, dont l'influence a eu une répercussion si profonde sur la transformation des pêcheries. Les pêcheurs de Brixham ont, en effet, été les promoteurs de cette nouvelle méthode de capture il y a plus de soixante-quinze ans. Depuis, les bâtiments de pêche se sont transformés, seuls les « smack » de Brixham sont restés les mêmes. Aussi, lorsque nos chalutiers boulonnais exploitent les mêmes parages que ces smacks, doivent-ils, en pensant à leur origine, montrer envers leurs collègues anglais un peu de cette respectueuse vénération

que l'on a pour un « ancien » qui est faible, parce qu'il n'a pas su suivre le progrès dans la voie qu'il avait inaugurée.

En Islande, la pêche se traduit par une augmentation sur les deux années précédentes.

A l'heure actuelle, on peut dire que tout l'océan qui borde les côtes de l'Europe est exploité par les chalutiers de diverses nationalités. Les parages vierges, si productifs, ne s'y trouvent déjà plus. Les grands chalutiers ont à faire face à des frais énormes, que ne suffit plus à payer l'exploitation de fonds en partie dévastés. Aussi, ces bâtiments ont-ils une tendance à étendre leur zone de croisière.

Certaines compagnies de Grimsby ont entrepris des essais dans des colonies anglaises, en Nouvelle-Zélande, Afrique du Sud, Colombie britannique, dans le but d'y entreprendre le chalutage, avec centre dans ces colonies lointaines.

Les bancs de Terre-Neuve n'avaient été exploités, jusqu'à présent, que par les chalutiers français¹. Quelques essais infructueux faits par des Canadiens et des Américains avaient porté les Anglais à croire que les chalutiers français n'arrivaient à couvrir les frais que nécessite le long voyage que par le bénéfice de la prime dont jouit la morue française. Les résultats excellents qu'y firent deux chalutiers anglais, en 1911, montra leur erreur. Ces mêmes chalutiers sont retournés sur les bancs en juin 1912; ils ont pris pour centre Canso, en Nouvelle-Ecosse. Les résultats ont été si satisfaisants que les compagnies anglaises ont exprimé leur intention d'expédier à Terre-Neuve, en 1913, de nombreux navires.

Situation des ports de pêche. — La plupart des ports de pêche anglais ont été construits et se sont modifiés suivant les besoins du petit chalutage à vapeur, mais les conditions ont changé.

Les navires de pêche sont plus nombreux, plus grands et plus puissants; les parages de pêche sont plus éloignés et le poisson est rapporté en quantité plus considérable. Pour répondre aux besoins modernes, le port de pêche d'aujourd'hui doit donc permettre un déchargement rapide, une vente prompte et l'expédition immédiate du poisson débarqué.

Or, il faut reconnaître que si certains ports, comme Fleetwood,

¹ Le premier chalutier y fit son apparition en 1906.

Milford-Haven, présentent tous les perfectionnements désirables, d'autres, les plus importants, sont loin de s'être transformés suivant les exigences du chalutage moderne et ne possèdent pas les installations que se trouvent en droit de réclamer les grands chalutiers actuels.

Grimsby. — Le contraste entre Grimsby, par exemple, et les ports du continent : Ymuiden, Geestmünde ou Cuxhaven est frappant. Tandis que chez les uns l'accostage du vapeur de pêche, la mise à terre du poisson, son installation dans des halls spacieux, à proximité du bureau confortablement aménagé du mareyeur et de son magasin ne laissent rien à désirer, dans le grand port anglais, qui reste toujours le plus grand port de pêche du monde, l'espace est si réduit que pêcheurs, armateurs et mareyeurs en souffrent considérablement. Il arrive journellement que *des bateaux se trouvent pendant deux à trois jours dans l'impossibilité matérielle de débarquer leur poisson.*

La longueur de quai réservée à la pêche est considérable, mais elle ne suffit plus. Grimsby comptait, en 1912, 518 chalutiers. La quantité de poisson débarqué s'est élevée, en 1911, au poids de 192.791.000 kilogrammes.

Au commencement de 1912, les propriétaires de chalutiers se sont adressés à la compagnie du « Great Central Railway », à laquelle appartiennent les bassins et les quais de Grimsby; ils l'ont mise en demeure d'avoir à procéder à l'extension des bassins, sous menace d'abandon du port par leurs chalutiers. La compagnie du « Great Central Railway », d'accord avec les représentants des armateurs, s'est arrêtée au projet suivant :

Creusement, à l'est des bassins de pêche actuels, d'un nouveau bassin d'une superficie de 8 hectares 8; extension de 1.100 mètres du marché au poisson; construction de trois élévateurs de charbon et d'un dock flottant de 500 tonnes. Le prix de ces travaux est estimé à 12.500.000 francs, pour l'atténuation desquels la compagnie augmentera les droits de quai de 0 fr. 025 par tonne (0 fr. 225 au lieu de 0 fr. 20) et les locations sur les quais de pêche de 0 sh. 60 par mètre (1 sh. 6 d. au lieu de 1 sh.).

Aberdeen. — Le port d'Aberdeen comprend aujourd'hui 213 chalutiers à vapeur. En 1911, le poids du poisson débarqué se

montait à 113.442.568 kilogrammes, d'une valeur de 26.543.025 francs.

Aberdeen est donc le second port de pêche de Grande-Bretagne, il se classe avant Boulogne, le premier port du continent.

Le grand port d'Ecosse souffre, quoique à un degré moindre que Grimsby, de l'exiguïté de ses installations.

De nombreux chalutiers allemands venant d'Islande y débarquent leur pêche; leur nombre augmente chaque année.

On sait qu'en Grande-Bretagne tout le poisson de chalut est disposé, pour la vente, sur le marché au poisson. Cette façon de procéder nécessite des longueurs de halle au poisson proportionnelles aux quantités de poisson débarqué. Le marché d'Aberdeen n'a que 1.000 mètres de long, il est sérieusement question de l'agrandir, car il arrive fréquemment que des chalutiers arrivés le samedi matin ne peuvent pas débarquer leur poisson avant le mardi. Les armateurs réclament aussi l'endiguage de la rivière Dee et l'installation de wharfs pour l'approvisionnement des navires en charbon et en glace.

Blyth. — Un nouveau port de chalutage, disposé avec tout le confort moderne, s'est ouvert au commerce en janvier 1912.

La ville de Blyth est située à l'embouchure de la rivière de même nom, à quelques kilomètres au nord de la Tyne. Placé au centre des mines de charbon du Northumberland, Blyth est, depuis longtemps, un port d'exportation de charbon.

Il y a à peine cinq ans, on commença à s'occuper, à Blyth, de l'industrie de la pêche. Des « curers » de hareng installèrent leurs établissements près du port, et, en 1911, on débarqua à Blyth plus de 40.000 crans de hareng. Cependant les membres dirigeants de la ville rêvaient de créer à Blyth un port de chalutage tout à fait moderne; l'existence d'un bassin de marée favorisa le projet. Les travaux furent entrepris et la halle au poisson fut ouverte au marché le 15 janvier 1912. Le bassin réservé à la pêche a une superficie de 9 hectares, d'une profondeur de 4 m. 25 à 6 mètres. Le chenal d'entrée est creusé à 5 mètres.

Le quai d'accostage des chalutiers et le marché au poisson sont situés sur le côté ouest du bassin. Le poisson est déchargé par des grues électriques. Le marché au poisson, couvert, a une lon-

gueur de 150 mètres sur une largeur de 25 mètres. Deux voies de chemins de fer, disposées comme à Ymuiden (plancher des wagons à la hauteur du quai d'embarquement du marché), assurent une expédition rapide.

Une usine de fabrication de glace est installée sur le côté est du bassin. Elle produit 66 tonnes de glace par jour. La glace arrive au chalutier, accosté au quai de l'usine, au moyen de deux conduites.

L'approvisionnement de charbon est plus rapide que partout ailleurs. Il ne nécessite aucune manutention, puisque le charbon est versé directement des wagons dans le trou de soute du bâtiment.

La compagnie du port de Blyth a déjà fait l'acquisition d'une dizaine de chalutiers. Ce n'est qu'un début, car on assure un avenir brillant à ce nouveau port, qui, par sa belle position maritime et terrestre, est à la fois à proximité des parages de pêche de la mer du Nord et relié par de nombreuses voies à tous les centres de consommation d'Angleterre.

PORTS	CHALUTIERS à vapeur	DRIFTERS à vapeur	POIDS du poisson débarqué (En kilos)	ESPÈCES DE POISSON PÊCHÉ
Grimsby (Angl.)	518	»	193.800.000	Poisson de chalut.
Aberdeen (Écosse) . . .	213	60	113.400.000	Poisson de chalut, morue d'Islande et hareng.
Yarmouth (Angl.) . . .	»	178	91.700.000	Hareng.
(Lowestoft (Angl.) . . .	»	313	87.200.000	Hareng, poisson plat des chalutiers à voile.
Hull (Angl.)	436	8	86.000.000	Morue d'Islande, poisson de chalut.
Lerwick (Shetl.)	»	4	60.600.000	Hareng.
Billingsgate (Londres) .	18	»	56.200.000	Poisson de chalut.
Fleetwood (Angl.) . . .		76	41.200.000	Poisson de chalut.
Peterhead (Écosse) . . .	7	100	35.500.000	Hareng.
Fraserburgh (Écosse) . .	1	100	34.400.000	Hareng.
North Shields (Angl.) .	76	24	33.200.000	Poisson de chalut et hareng.
Milford Haven (Angl.) .		66	29.600.000	Poisson de chalut maquereau.
Wick (Écosse)	»	14	28.050.000	Hareng.
Granton (Écosse)	53	»	19.300.000	Poisson de chalut.
Stronsay (Orcaïdes) . . .	»	»	17.600.000	Hareng.

NORVÈGE¹

Généralités. — Le relief sous-marin des mers qui baignent un pays et la configuration de ses côtes sont les éléments essentiels du genre de ses pêcheries. On concevra donc que les fjords qui s'enfoncent à l'intérieur des terres, les rochers qui forment ceinture autour du littoral, enfin les bancs situés à proximité de la côte norvégienne aient donné naissance à des pêcheries quelque peu différentes des nôtres et que nous allons rapidement passer en revue.

Grâce à l'abondance du poisson sur la côte, les pêcheurs norvégiens exercent leur métier près de terre et pratiquent peu la pêche en « haute mer »; seuls, quelques bâtiments arment chaque année pour la pêche au hareng en Islande et la pêche au hareng et au maquereau en mer du Nord. En revanche, ces pêcheurs font, avec des bateaux d'un tonnage parfois réduit, de grands déplacements le long de leur côte et suivent le déplacement des bancs de poissons. C'est ainsi que la pêche de Lofoten attire, pendant la saison, des pêcheurs de Stavanger à plus de 600 milles de distance.

Le chalutage n'existe presque pas.

La forme des côtes s'est tout naturellement prêtée au développement de la navigation à pétrole; il existe plusieurs milliers de petites embarcations munies de moteurs.

Le nombre de bâtiments de pêche de fort tonnage n'est pas dans le rapport que l'on pourrait attendre d'un pays dont le revenu annuel des pêcheries dépasse 65.000.000 de francs.

Nous donnons ci-dessous, à la date du 1^{er} janvier 1912, le nombre de bâtiments d'un tonnage brut de plus de 25 tonneaux :

Vapeurs, 190, dont 13 chalutiers; bateaux à moteur, 53; Voiliers, 141.

La statistique que nous reproduisons ci-après donne une idée de l'importance relative de chaque pêche en 1909.

¹ Dans ce compte rendu sur les pêcheries de Norvège, nous donnons le résultat de la pêche en 1912. Cependant, pour les renseignements qui nous font défaut, nous donnons les chiffres des dernières statistiques connues.

Valeur du poisson pêché en 1909 :

Morue	27.940.000 fr.
Hareng de Norvège.....	11.280.000
Hareng d'Islande	1.056.000
Hareng de mer du Nord.....	452.000
Maquereau	3.367.000
Colins, églefins, flétans, lingues, brosmes, etc.	6.798.000
Sprats	2.483.000
Saumons, truites de mer.....	1.678.000
Homards	1.596.000
Divers	1.051.000
TOTAL.....	57.701.000 fr.

Ce chiffre sera largement dépassé en 1912, car la pêche a été exceptionnellement bonne, la valeur qu'elle représente sera certainement la plus forte qui ait été enregistrée jusqu'ici.

I. — PÊCHE A LA MORUE.

La côte norvégienne est bordée, depuis le cap Nord jusqu'à Bergen, à une distance plus ou moins grande de terre, d'une série de bancs de 70 mètres de profondeur moyenne, au large desquels le fond de l'Océan s'abaisse brusquement. Sur ces bancs, vient chaque hiver frayer la morue; là se pratique la pêche du « skrei », comme l'appellent les Norvégiens¹.

Le skrei fait son apparition en janvier; il disparaît dans le mois d'avril.

Non seulement tous les bateaux pêcheurs des districts où donne le skrei se livrent à cette pêche, mais un grand nombre de navires de la côte ouest viennent s'établir à la saison dans les parages de l'archipel des Lofoten, dont les bancs ont une réputation universelle.

Les équipages de ces bateaux s'établissent à terre, où des habitations sont disposées pour les loger.

Des bâtiments de forme et de tonnage les plus divers prennent

¹ Skrei, morue adulte, âgée d'au moins trois ans, taille minimum 50 centimètres.

part à cette pêche, depuis les embarcations non pontées si caractéristiques du Nordland, jusqu'aux bateaux à moteur et à vapeur, en passant par toute la série des voiliers.

Les procédés de pêche sont les lignes à main, les cordes et les filets.

La ligne à main est le mode de capture le plus ancien; il est surtout employé par les petits pêcheurs du nord; son emploi diminue chaque année.

Les cordes sont d'un usage plus courant. Les bâtiments pontés sont, en général, munis de doris, dont le nombre varie suivant le tonnage. A l'arrivée sur les lieux de pêche, les doris sont mis à la mer pour élonger les cordes. Le procédé de pêche est le même que celui en usage à Terre-Neuve, mais, dans le cas d'un bateau à pétrole ou à vapeur, les opérations sont plus rapidement exécutées et les fatigues du métier diminuées, puisque le bâtiment dépose ses doris aux endroits choisis et vient les rechercher lorsqu'ils ont terminé le mouillage ou le relevage des lignes.

Les boîtes employées sont le hareng, l'encornet ou les moules conservées.

Les filets utilisés pour la pêche à la morue sont des filets fixes de fond. Cet engin est très répandu.

La pêche est rapportée fraîche à terre, où il est procédé à la préparation du poisson en morue salée ou en morue séchée.

La préparation de la morue salée est achevée dans les grands ports de pêche (Aalesund, Christiansund N.), où les grandes maisons d'exportation donnent à la morue les différents degrés de siccité qu'exigent les divers marchés.

La morue séchée est acheminée sur Bergen, grand port d'exportation de cette denrée.

Pêche du skrei en 1912. — La pêche a commencé dès le début de décembre en Finmark et dans le milieu de janvier à Lofoten. Elle s'est montrée extraordinairement abondante. Le 4 février, il avait déjà été pris 6.543.000 morues, au lieu de 2.000.000 en moyenne les quatre dernières années. Le 5 février, la morue faisait son apparition dans le Romsdal, alors qu'elle a l'habitude de n'y paraître que beaucoup plus tard. Le 15 mars, au moment

le plus actif de la pêche, 5.121 bateaux, répartis comme il suit, étaient réunis à Lofoten :

914 bateaux pêchant au filet;
 162 voiliers pêchant aux cordes, avec 2.415 doris;
 828 bateaux à moteur;
 27 vapeurs;
 937 voiliers divers.

La pêche du skrei s'est terminée fin avril, avec un total de morues capturées qui dépasse toutes les pêches antérieures. En certains districts, Finmark et Romsdal, la pêche a passé du simple au double.

Pêche du printemps en Finmark. — La pêche du skrei n'est pas encore terminée que la jeune morue se présente dans les fjords de Finmark, à la poursuite du capelan. Cette pêche est moins importante que la pêche du skrei. La morue y est naturellement plus petite.

Cette pêche a commencé dans la deuxième semaine de mars et s'est montrée aussi brillante que la pêche d'hiver. Elle a pris fin le 21 juin, avec un total de 36.000.000 de morues.

Le 11 mai, il y avait, en Finmark, 23.633 pêcheurs, montant 4.923 bateaux, dont 11 vapeurs, 1.815 moteurs et 579 voiliers pontés.

Résultats de la pêche à la morue en 1912. — Nous donnons ci-dessous les quantités de morues capturées par districts en 1912:

Finmark (pêche d'hiver)	6.978.000
— (pêche de printemps)	36.701.000
Troms	2.575.000
Lofoten	24.462.000
Helgeland	3.852.000
Trondhjem	7.302.000
Nordmör, Romsdal et Söndmör.....	14.792.000
Sud de Stat	2.500.000
TOTAL.....	99.162.000

Valeur approximative : 42.000.000 de francs.

Huile : 110.221 hectolitres; rogne : 52.270 hectolitres.

Cette pêche à la morue est la plus forte pêche connue en Norvège. Les résultats de ces dernières années étaient :

1911	64.424.000 morues.
1910	55.689.000 —
1909	56.519.000 —
1908	48.227.000 —
1903 à 1908, moyenne de.....	46.000.000 —

L'abondance du poisson et le poids relativement plus faible de la morue ont naturellement influé sur les prix.

Malgré cela, le marché de la morue salée s'est maintenu très ferme pendant toute l'année.

Nombre de morues qui ont été salées : 55.153.000.

Nombre de morues qui ont été séchées : 36.419.000.

(A suivre).

Le Gérant : R. CHAPELOT.

Marc Imhaus et René Chapelot, imprimeurs, Nancy et Paris.

LA LIAISON DES ARMES SUR MER

AU XVII^e SIÈCLE

I^{re} PARTIE

LES RELATIONS DES ARMES DANS LA GUERRE NAVALE DU XVII^e SIÈCLE

Les rapports des armes entre elles, leur façon de se comporter vis-à-vis les unes des autres, ont fourni de tout temps un sujet de remarques intéressantes, comme le présent exposé le montrera. Ils ont donné lieu, à toutes les époques, à un certain nombre de constatations expérimentales à peu près identiques, qui contiennent autant de vérités. Mais celles-ci sont plus particulièrement faciles à saisir au cours des guerres du XVII^e siècle. pour des raisons que la suite expliquera suffisamment.

La moisson d'enseignements que l'on recueille de ces guerres est si abondante et si variée que nous n'avons pas cru devoir remonter plus avant dans l'histoire pour chercher les éléments de notre thèse, de la conviction que nous sentions grandir en nous. Nous débiterons d'emblée par l'analyse des opérations militaires de cette période, auxquelles nous avons fait la place qu'elles méritent.

Au XVII^e siècle, les armes dont on se sert sur mer sont le canon, l'arme d'infanterie et l'incendie. Par extension de notre part, les flotteurs qui les portent seront aussi des « armes ». Ainsi, l'arme-canon sera représentée à nos yeux par les navires de haut-bord, l'arme-incendie par le brûlot. Cette acception est logique. Sur terre, l'infanterie et l'artillerie sont des « armes », car il faut envisager non seulement les fusils, les baïonnettes et les canons en eux-mêmes, mais bien les organismes (hommes, unités, etc.) qui les manient et leur donnent leur valeur.

Dès les guerres anglo-hollandaises, le canon avait fait de sen-

sibles progrès; c'était une arme sérieuse à des portées utiles de 500 à 600 mètres au maximum. Le boulet du plus fort calibre atteignait un poids de 24 livres; le boulet de calibre moyen pesait 12 livres. Enfin, les couleuvrines lançaient des projectiles de 2, 7 et 15 livres, et les fauconneaux, plus légers, plus maniables, tiraient un petit boulet d'une à deux livres, très efficace à faible distance contre le personnel.

L'affût flottant, le navire, traversait une phase de transition. Par suite de perfectionnements continus, il s'éloignait de plus en plus du type courant des bateaux de commerce, auquel il avait longtemps ressemblé, pour atteindre vers le milieu du règne de Louis XIV la physionomie complète du vaisseau de guerre. Au temps de Ruyter, les plus fortes unités de ce dernier type, à château d'arrière élevé, déplaçaient environ 1.500 tonnes. Elles étaient munies de trois batteries couvertes. La batterie basse possédait ordinairement un armement de canons de 24; les autres étaient dotées de pièces de 12 ou de couleuvrines. La batterie barbette, les châteaux et les dunettes étaient garnis de fauconneaux. Les vaisseaux de premier rang portaient environ 100 canons et 800 hommes d'équipage.

On se préoccupait dès ce moment d'utiliser le mieux possible cet armement placé par le travers. Les premières formations en ligne de file remontent, on le sait, aux guerres bataves, qui les ont fait passer définitivement dans les mœurs tactiques.

De l'arme d'infanterie, mousquet ou arme blanche, il n'y a rien de spécial à dire ici. Elle avait son plein effet dans l'abordage.

L'incendie était dirigé et réalisé par le brûlot. Usitées depuis fort longtemps, mais par intermittences et sans utilisation systématique, ces unités vont jouer un rôle fort important, justifié par la fraction de force qu'elles représentent. Le brûlot du type ordinaire était un bâtiment d'une centaine de tonnes, commandé par un officier roturier et conduit par quatre à cinq officiers et environ 25 hommes d'équipage. Ses vergues étaient munies de grappins qu'il laissait tomber au moment où il abordait le vaisseau ennemi. Son équipage l'abandonnait à ce moment et embarquait dans un canot après avoir enflammé la mèche (ou sau-

cisson) communiquant le feu aux matières incendiaires (huile, soufre, goudron, poudre, etc.) placées dans l'entrepont.

Tels sont les engins dont nous allons suivre la mise en œuvre à propos de quelques opérations navales saillantes du ^{xvii}^e siècle.

A. — Première guerre anglo-hollandaise

La première guerre anglo-hollandaise présente très peu de faits du genre de ceux qui nous intéressent, mais cette lacune a ses causes, qu'il est intéressant de mettre en évidence.

La bataille des Dunes (29 mai 1652) est un engagement de surprise, en pleine paix, sans que les adversaires aient rien pu combiner à l'avance.

À Plymouth (26 août 1652), Ruyter et Ascough se mesurent. Le premier a 33 bâtiments et 6 brûlots; le second 38 vaisseaux et 4 brûlots. Loin de rechercher une offensive directe, les deux partis ne s'occupent que de manœuvrer pour obtenir l'avantage du vent; c'est même tout à fait par hasard que Ruyter se trouve à un certain moment pris entre deux escadres anglaises, dont il se dégage promptement. Les Anglais ne dessinent aucune franche attaque : leurs brûlots manquent de l'appui des navires de ligne et ne servent à rien; l'un d'eux est même coulé. Aucun abordage ne se produit.

Le premier combat de Goodwin (8 octobre 1652) offre le même caractère; l'action est indécise, rendue telle par le manque de vigueur des deux partenaires. Ce n'est qu'une escarmouche.

À la seconde bataille de Goodwin (10 novembre 1652), Martin Tromp, qui escorte un grand convoi avec 73 navires de guerre et 10 brûlots, se heurte à Blake qui possède 62 vaisseaux. L'affaire débute par un combat d'avant-garde, dans lequel deux masses d'éclairage, composées de 7 navires anglais et 9 hollandais, s'accrochent d'abord en attendant que les deux gros entrent en ligne. Le combat s'élargit peu à peu et dégénère en bataille générale à la suite de l'arrivée progressive des diverses unités des deux flottes. Mais ces renforts parviennent sur le terrain un à un, navire par navire, chacun d'eux s'engageant comme bon lui semble. C'est une mêlée du commencement à la fin, ardente

mais désordonnée; c'est une vraie bataille de matelots. Tout y est livré à l'initiative des sous-ordres. Aucun chef ne fait sentir son influence directrice. On note quelques vigoureuses attaques partielles, mais incohérentes et sans lien. Aussi la parole n'appartient-elle qu'au canon. Quelques abordages se produisent bien çà et là (deux navires anglais contre le navire-amiral de Tromp), mais les brûlots hollandais, pourtant en nombre respectable, ne font rien faute de conditions favorables et de plan d'attaque rationnellement conçu. Un peu moins de désordre aurait pourtant facilité leur tâche.

On fait aisément les mêmes constatations à Portland (28 février, 1^{er} et 2 mars 1653). L'avant-garde de Blake entame le combat contre la flotte entière de Tromp, puis la lutte, acharnée et sauvage, se généralise promptement, mais sous forme d'une série de duels chacun à chacun, sans autre inspiration que le hasard. Tromp se comporte plus en capitaine qu'en amiral; il secourt les siens avec son propre vaisseau, mais ne combine rien. Il en serait d'ailleurs fort empêché par la tournure chaotique qu'a prise la bataille; de plus, 26 Hollandais s'esquivent. Chacun n'en fait qu'à sa tête jusqu'à la nuit. Pas de manœuvre, pas de grands mouvements tactiques, mais un combat parallèle sans merci. On n'assiste à aucun effort collectif concerté, et les brûlots ne font pas parler d'eux. Les deux jours suivants, Tromp se retire, suivi par ses ennemis, protégeant tant bien que mal son convoi. Ce n'est plus qu'un combat en retraite, dans lequel le poursuivi ne fait pas tête, et dont ses mauvais marcheurs font les frais. Les circonstances ne se prêtent pas beaucoup à l'intervention solidaire de plusieurs armes.

A la bataille de Nieuport (12 juin 1653), Tromp met en ligne 98 navires et 6 brûlots contre les 100 voiles de Monk et Dean. Mais, au cours du combat sanglant qui se déroule tout l'après-midi, il ne dirige aucune attaque d'ensemble. S'il y a un peu plus d'ordre qu'à Goodwin et qu'à Portland, ce sont maintenant des divisions entières, et non plus des vaisseaux, qui procèdent à des actions particulières, souvent à l'encontre du bien général. C'est ainsi que Ruyter s'isole des siens en cherchant seul à gagner le vent à l'ennemi, qu'il se met dans une fâcheuse situation et que Tromp doit avant tout le dégager. La même confu-

sion se remarque le lendemain, au point que plusieurs navires hollandais s'abordent. En outre, le 13 juin, Blake est venu renforcer les siens, et la supériorité numérique écrasante des Anglais ne laisse en partage aux Hollandais qu'une retraite pénible, bientôt changée en déroute. On n'a pas le temps, au milieu de ces embarras, d'organiser une attaque de brûlots; dès le second jour, l'appui des grands bâtiments, parfois refoulés, leur manque absolument. Aussi se replient-ils avec le reste, sans trouver l'emploi de leur activité.

La bataille de Schveningen (10 août 1653) est un événement entièrement comparable aux précédents. Les Hollandais, qui sont au vent, attaquent avec furie les Anglais. A peine formés suivant une ligne plus ou moins régulière, ils laissent porter en grand sur leurs ennemis, chaque vaisseau choisissant son adversaire, combattant à son gré au vent ou sous le vent, après avoir traversé la ligne anglaise. Aucune cohésion. Aucune attaque collective menée avec ensemble. Martin Tromp, commandant en chef, est d'ailleurs tué dès le début. En outre, s'il existe bien une répartition en avant-garde, centre, arrière-garde et réserve, ce n'est là qu'une division préparatoire, toute factice, qui ne résiste pas à l'épreuve du feu. Les liens tactiques sont rompus dès le premier coup de canon, et chaque commandant agit pour son compte. La somme algébrique des résultats individuels crée la victoire, qu'enregistrent les Anglais. Les brûlots n'y sont pour rien : le canon a tout fait.

En novembre 1658, les Hollandais, commandés par Opdam de Wassenaër, forcent avec 38 navires de guerre et 4 brûlots l'entrée du Sund, défendue par la flotte suédoise. Les Hollandais se précipitent au combat sans ordre, sans discipliner leur action. A force de taper dans le tas, ils l'enfoncent. Les brûlots s'abstiennent de participer à cette mêlée confuse, à cette bagarre inorganique.

Ainsi, pendant la première guerre anglo-hollandaise, le rôle des brûlots a été presque nul, et on ne note de leur part aucun exemple d'un effort associé avec celui des bâtiments de ligne. En face de cette abstention, nous devons signaler le désordre profond des formations, l'incohérence des mouvements, la confusion des engagements, le peu de coordination des entreprises, le

manque de direction des chefs de tout rang, en un mot l'individualisme poussé aux dernières limites, seul possible avec le médiocre entraînement des capitaines. Le groupe, l'unité-escadre, ne se manifeste quelquefois qu'en navigation ou avant le combat; l'unité-flotte ou armée est inconnue. Alors, pas de manœuvre possible, pas de pesée exécutée par une masse consciente sur un point choisi. Le commandant en chef conçoit peut-être, mais n'ordonne pas, ne dirige pas. Il s'abandonne aux hasards des initiatives isolées; ce n'est plus qu'un commandant comme les autres.

N'est-il pas naturel, dès lors, que les armées ne soient pas disposées de manière à s'entraider, que leur agitation décousue ignore celle de la voisine, puisqu'aucune autorité supérieure ne l'oblige à en tenir compte? Est-il surprenant que certaines d'entre elles, traitées en parents pauvres, restent sans emploi? Tout est possible dans cet ordre d'idées quand la main qui doit maintenir solidement et objectivement assemblé le faisceau des forces faillit à sa tâche et laisse régner l'éparpillement.

B. — Deuxième guerre anglo-hollandaise

BATAILLE DE LOWESTOFT (14 JUIN 1665)

Schéma de l'engagement (croquis I). — La flotte anglaise, commandée par le duc d'York, comprenant 109 bâtiments de guerre et 20 brûlots, rencontre la flotte hollandaise composée de 103 navires, placés sous les ordres d'Opdam de Wassenaër. Les Anglais sont au vent; ils attaquent. De part et d'autre, la ligne

¹ Ouvrages consultés pour l'étude des guerres navales qui s'étendent de 1665 à 1700 :

Chabaud-Arnault. Articles parus dans la *Revue Maritime* (1885 à 1888);

Eugène Sue. *Histoire de la marine française*;

Guérin. *Histoire maritime de la France*;

Troud. *Batailles navales de la France*;

Lapeyrouse-Bonfils. *Histoire de la marine française*;

Delarbre. *Tourville et la marine de son temps*;

Mahan. *Influence de la puissance maritime dans l'histoire*;

Brandt. *Vie de Ruyter*;

De Broglie. *Un grand marin : Tourville*;

Etc., etc....

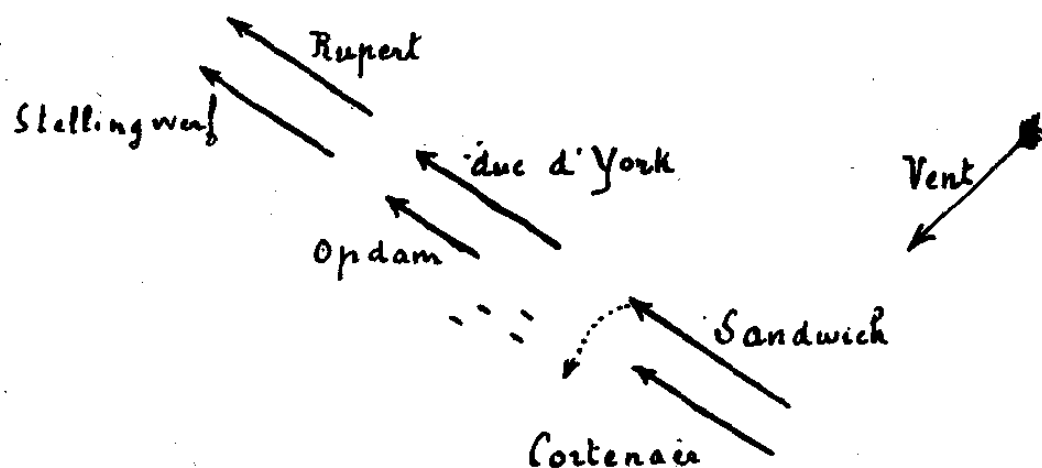
Nous nous sommes avant tout inspirés des archives originales reproduites par ces auteurs.

M. le Capitaine de vaisseau Varney, qui a spécialement étudié cette période, a d'ailleurs bien voulu rectifier quelques erreurs de notre exposé.

est tenue avec assez de régularité; la première partie de la bataille, livrée sous la forme parallèle, est indécise, bien que l'avant-garde hollandaise plie cependant légèrement après la mort de Stellingwerf.

A une heure de l'après-midi, une partie du centre (12 à 15 vaisseaux) cède et fait presque défection. Elle laisse un vide sur l'arrière d'Opdam. Sandwich en profite, gouverne sur ce vide, coupe

Bataille de Lowestoft



la ligne ennemie en deux. L'arrière-garde hollandaise est enveloppée et disloquée. Opdam saute avec son navire. Cortenaër est tué. De nombreux brûlots sont lancés sur l'arrière-garde. Quatre navires hollandais, tombés les uns sur les autres, sont mis en feu par un seul d'entre eux. Un autre groupe de trois vaisseaux est incendié de la même manière. L'*Orange*, de 75 canons, désarmé par le vaisseau anglais *Marie*, est également brûlé.

La flotte hollandaise est enfoncée. Elle a perdu 20 vaisseaux et 6.000 hommes. Corneille Tromp, fils de Martin, couvre la retraite. Les Anglais ne poursuivent pas.

Commentaires. — Pour la première fois, nous voyons pratiquer la liaison des armes; pour la première fois, les brûlots marchent en franche solidarité avec le canon. Ils n'ont pas lieu de s'en plaindre. A l'endroit où l'artillerie les protège par la supériorité de son feu, ils font merveille. C'est ce feu qui crée chez les Hollandais un désordre funeste, au point de les réduire à des

épaves qui s'abordent. C'est lui qui désempare l'*Orange*. Les incendiaires marchent à l'abri des boulets. Là où ce rempart protecteur n'existe pas, à l'avant-garde et au centre, ils ne font à peu près rien. Inversement, les brûlots ont achevé l'action de l'artillerie, qui fût peut-être demeurée infructueuse sans eux. Grâce à l'association des armes, un engin qui eût pâti d'un effacement complet a pu se faire une place, et le rendement général, qui se chiffre par le nombre d'ennemis hors de combat, a été augmenté.

Remarquons également que c'est au point où l'effort offensif s'est le mieux caractérisé que la solidarité des armes a battu son plein. C'est à l'arrière-garde que les efforts se sont le plus facilement unis. Ailleurs, il y avait bien tendances agressives, mais incohérentes et sans lien : une ligne de taureaux combattant de front.

L'offensive conduite par Sandwich mettait au contraire en avant un *groupe* complet, une *masse* mue par un seul cerveau, soustraite aux fantaisies individuelles. Les résultats en sont immédiats. Elle fait brèche; elle enveloppe; elle écrase. Ce n'est pas à vrai dire ce qu'on est convenu d'appeler l'attaque décisive, car elle n'a pas été imaginée *a priori* par le grand chef lui-même, préparée, organisée et déclanchée par lui. Elle est uniquement due à la décision d'un sous-ordre qui possède l'esprit d'à-propos. Mais ses conséquences sont pareilles. Malgré tout, la disposition des brûlots, qui se sont trouvés par hasard au bon endroit, pourrait faire croire à une identité de manœuvre qui, au fond, n'existe pas, et qui n'est due qu'à une coïncidence heureuse, qui a fourni très fortuitement une accumulation de moyens que le commandant en chef aurait dû ordonner.

Il aurait pu ne pas en être ainsi, de sorte que l'attaque de Sandwich et la liaison des armes par laquelle elle s'est signalée ne constituent pas encore l'idéal, malgré leurs apparences impeccables.

Retenons pour finir que cette attaque a largement profité de deux éléments au premier abord contradictoires : l'articulation des groupes et le bon ordre enfin gardé dans l'un d'entre eux depuis les leçons de 1652-53. C'est grâce à ce dernier, intelligemment compris, qui se contente de placer les bateaux à portée de

soutien mutuel, que Sandwich a son monde bien dans la main et déplace son bloc avec tant d'aisance. Ses collègues n'auraient pu en faire autant, la direction de leurs navires leur ayant complètement échappé dès le commencement de la mêlée.

Tel est le premier combat où l'on constate le rôle important des brûlots. De plus en plus, loin d'immobiliser ces machines infernales dans une attitude de protection des ports ou des côtes, on va orienter leurs efforts vers la lutte en haute mer, en union avec les bateaux de ligne. La doctrine était définitivement assise à ce sujet. On trouve, en effet, dans une lettre de Lionne d'août 1666 cette phrase : « Sa Majesté (Louis XIV) voudrait avoir payé beaucoup pour que tous ses vaisseaux de guerre *et tous ses brûlots* pussent arriver à temps dans la Manche *pour se trouver à la bataille.* »

BATAILLE DES QUATRE-JOURS (11-12-13-14 JUIN 1666)

Première journée. — Schéma de l'engagement (croquis I). — Ruyter, à la tête de 71 vaisseaux de ligne, 13 frégates et 9 brûlots, à l'ancre entre Dunkerque et la côte anglaise, rencontre Monk, qui ne dispose que de 60 vaisseaux anglais depuis qu'il a détaché Rupert contre les Français. Vent au S.-S.-O., les Anglais au vent. A midi, Monk attaque malgré son infériorité numérique; les Hollandais appareillent aussitôt et s'établissent tribord amures.

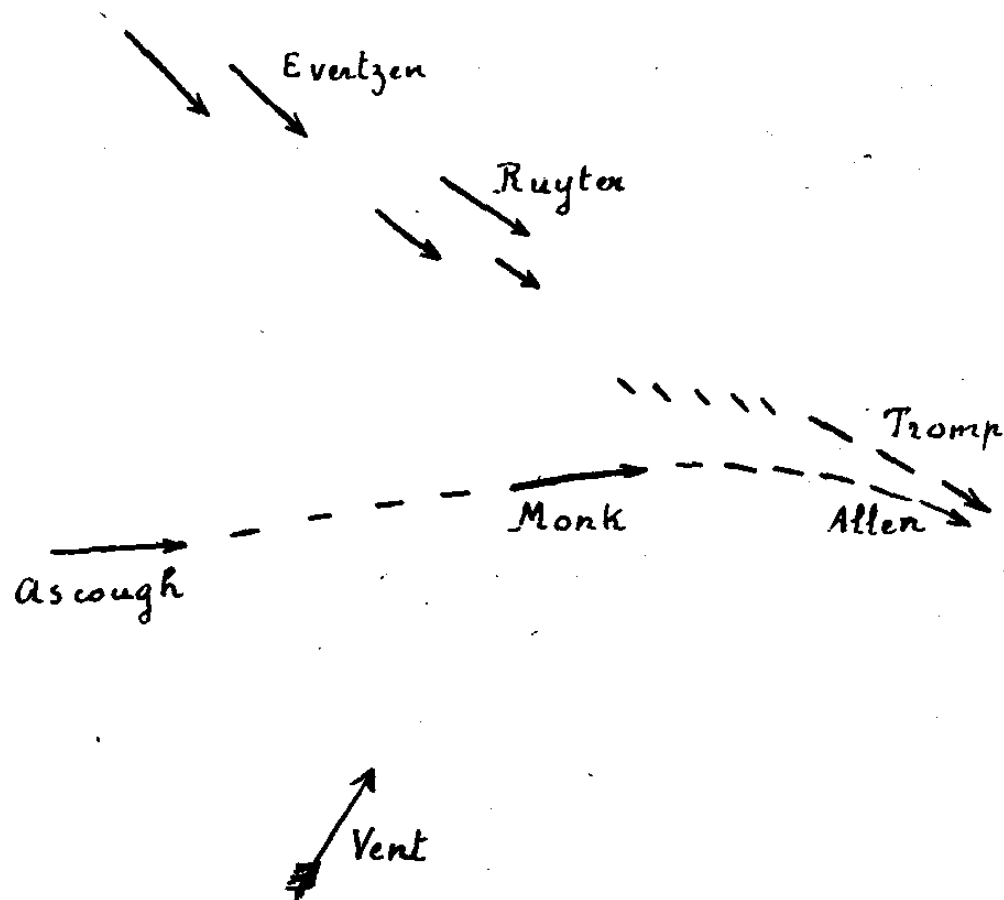
Monk fait porter son principal effort sur la tête ennemie, qui ne peut être secourue par le corps de bataille et l'arrière-garde, très souvenée. Avec 35 vaisseaux, bien groupés, appartenant à l'escadre d'Allen et à la sienne, il attaque Tromp; la queue anglaise reste assez loin et dispersée. Tromp est fortement maltraité. Ruyter peut enfin venir à son aide et sa position fâcheuse cesse. Aucune attaque de brûlots que celle dirigée contre un navire hollandais séparé des siens, qui est incendié. Toute l'escadre de Ruyter est au feu vers 4 heures du soir.

Vers 5 heures, en approchant de la côte française, les Anglais virent vent devant. Ils vont un instant à contre-bord des Hollandais, ce qui facilite le mélange des deux centres. Les adversaires sont indifféremment au vent ou sous le vent. Les Hollandais

virent de bord à leur tour. L'escadre d'Ascough laisse porter pour éviter des bancs et prend enfin part au combat. Seule, une partie du groupe d'Evertzen, toujours souventé, reste hors de la lutte.

A partir de ce moment, l'engagement devient général et parallèle. Le *Swiftsure* (vice-amiral Barkeley), de l'escadre d'Ascough, le *Fidèle-Georges* et un autre Anglais sont pris par Evertzen. L'*Injure* (contre-amiral Harman), également de l'escadre d'Ascough,

Bataille des Quatre-Jours (1^{re} journée)



est entouré par une division du corps de bataille de Ruyter. Désarmé, il subit l'attaque successive de trois brûlots. Il repousse le premier, maîtrise l'incendie du second, coule le troisième et tue Evertzen.

Le combat traîne à partir de 9 heures du soir. Les Hollandais, parvenus au vent, traversent l'escadre anglaise et reviennent sous le vent. Le dernier épisode est l'engagement d'un brûlot avec une frégate anglaise, qui réussit à le couler. Le feu cesse complètement à 10 heures.

Commentaires. — Nous commençons à sortir définitivement de l'incohérence de mouvements que nous avons constatée dans la première guerre batave. Cette fois, Monk a fait œuvre de chef, et de grand chef. Avec l'infériorité du nombre, il a monté une manœuvre, une superbe manœuvre. Il a attaqué avec la majeure partie de ses forces une fraction seulement de l'ennemi (Tromp), celle qui pouvait le plus difficilement être secourue. C'est l'attaque décisive. Elle est lancée au début de l'action, comme on doit le faire sur mer et comme on le constate dans toutes les grandes victoires navales. Elle est servie par l'ensemble et la précision des mouvements des 35 vaisseaux de tête, qui forment un bloc sans désunion, parfaitement obéissant à celui qui le conduit, en un mot une docile *masse de manœuvre*.

Pourtant, l'effet de cette masse n'est pas aussi décisif que l'espérait l'esprit qui la meut. A 4 heures du soir, au moment de l'arrivée de Ruyter, Tromp était loin d'être annihilé. Serait-ce parce que Monk n'a pas réuni toutes ses forces contre lui, et en particulier parce qu'il a négligé certaines armes? Toujours est-il que les brûlots paraissent manquer à ce combat contre l'avant-garde hollandaise. Un seul d'entre eux entre en jeu; il parvient d'ailleurs à incendier un grand navire batave, *séparé des siens*, c'est-à-dire, très probablement, aux prises avec le feu d'une artillerie supérieure. Il n'est pas question des autres brûlots. Si cette abstention est exacte, elle constituerait une grave lacune de l'attaque décisive de Monk, qui pourrait expliquer son insuccès.

Du côté des Hollandais, nous voyons la liaison des armes s'affirmer au cours de plusieurs engagements. Nous la remarquons plus spécialement dans celui qui concerne l'*Injure*. Il y a eû visiblement là, d'abord concentration du feu d'artillerie, puisque plusieurs vaisseaux écrasaient ensemble ce bâtiment, et ensuite attaque de brûlots. En résumé, accumulation de moyens. Mais il faut observer qu'il s'agit là de duels partiels, d'exploits du combat parallèle, qui ne peuvent décider de la situation d'ensemble que péniblement et à force d'usure. En second lieu, les Hollandais sont dans la position de gens attaqués. Tout occupés qu'ils sont de *parer* les coups, ils n'ont pu disposer leurs armes objectivement; elles sont réparties tout le long de la ligne, au petit bonheur, distribuées subjectivement. Les brûlots peuvent

donc ne pas se trouver à la place la meilleure; dans ce cas, leurs efforts n'ont pas la portée générale qu'ils méritent, bien qu'ils soient correctement appuyés par le canon au point considéré.

A signaler l'échec des attaques *successives* des trois brûlots contre l'*Injure*. L'ennemi a pu se ressaisir entre chacune d'elles; il est même venu à bout de l'incendie amorcé par le second. Malgré l'énergie farouche de l'amiral Harman, il n'aurait pas eu cette chance si ces attaques s'étaient effectuées ensemble. Qu'il s'agisse de canons ou d'autres armes, l'entrée en scène doit être aussi simultanée que possible, sous peine d'écrasement en détail.

A la fin de la bataille, l'échec du brûlot isolé contre la frégate anglaise nous montre nettement qu'on ne prive pas impunément une arme de l'appui de ses voisines. C'est la contre-partie de la démonstration de la nécessité de leur liaison.

*
**

Deuxième journée. — Schéma de l'engagement (croquis I). —
A l'aube du 12 juin, Ruyter, avec 62 bâtiments, se retrouve en face de Monk, qui compte 50 navires sous ses ordres.

Après une première affaire, qui présente peu d'intérêt et que nous ne rappelons pas ici, les deux armées se croisent à contre-bord à 10 heures du matin. Vent à l'O.-S.-O., les Anglais sous le vent faisant route au Nord, les Hollandais au vent faisant route au Sud. Au moment où l'arrière-garde arrive près de la tête anglaise, il prend à Tromp la fantaisie de passer sous le vent des Anglais avec 7 à 8 vaisseaux. Au bout de peu de temps, il est arrêté dans sa marche et entouré par des forces supérieures. Cinq vaisseaux de son escadre sont désemparés; l'un d'eux, abordé par un brûlot anglais, prend feu et saute. Tromp doit changer de navire; le vice-amiral Van der Hulst est tué.

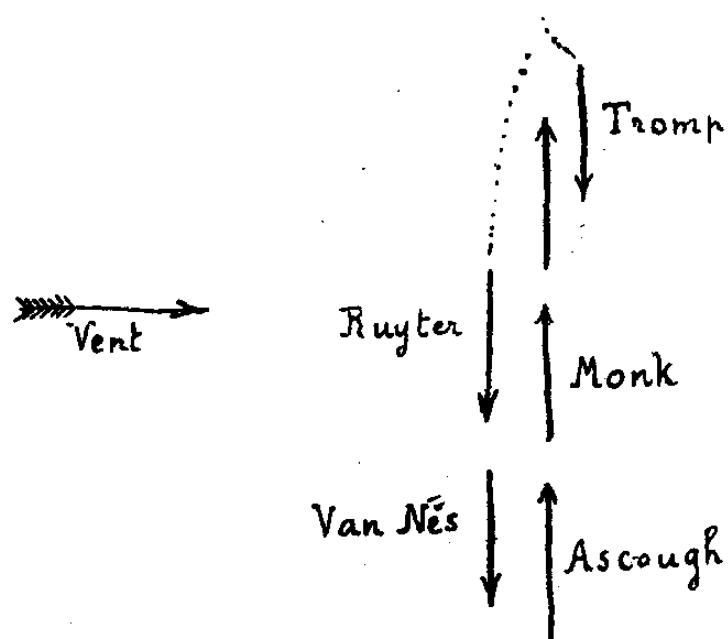
Pendant ce temps, plusieurs vaisseaux de Van Nès, dont deux navires-amiraux, ont dépassé le serre-file anglais et continuent à s'éloigner du champ de bataille.

Ruyter, voyant la situation dangereuse dans laquelle se trouve Tromp et la défection étrange de son avant-garde, vire immédiatement de bord pour se porter avec le centre au secours du premier. Il attaque à fond et parvient à dégager Tromp en tra-

versant la ligne anglaise. Les navires britanniques, encore supérieurs en nombre sur ce point, se ressaisissent vite et reprennent ardemment la lutte. Ascough amène deux nouveaux brûlots sur le champ de bataille. Mais l'ensemble Ruyter-Tromp se tire assez bien d'affaire et fait sa jonction avec la partie de l'avant-garde qui s'était éloignée et qui revient maintenant en gouvernant au Nord.

Après une courte interruption, le combat reprend, ou plutôt la mêlée. Les Anglais sont au vent. La canonnade est très vive.

Bataille des Quatre-Jours (2^{me} journée)



Deux vaisseaux anglais sont détruits, deux autres pris. Le navire de Ruyter est désemparé par de graves avaries de mâture. Il reste en arrière. Le commandement échoit à Van Nès. Deux fois encore, Anglais et Hollandais se croisent à contre-bord. A la nuit, Monk, très éprouvé, profite de sa position au vent pour se retirer et gouverner vers la côte anglaise, dans l'espoir de faire sa jonction avec Rupert.

Commentaires. — Pas de manœuvre à grande envergure. D'aucun côté, le chef n'a eu une idée et n'a cherché à réaliser une

combinaison personnelle, préexistante à la rencontre. Ceci s'affiche très nettement par le croisement à contre-bord qui entame la lutte; cette forme de présentation est en effet prohibitive d'un résultat sérieux. On se dépasse trop vite pour amorcer un effort quelconque sur un point choisi.

L'initiative malencontreuse de Tromp va cependant offrir aux Anglais une occasion magnifique d'écraser une partie des forces ennemies, et leur permettre cette manœuvre à laquelle ils songaient si peu. Ils n'ont d'ailleurs pas à faire de grands frais d'imagination pour l'exécuter. Leurs navires viennent tout naturellement envelopper Tromp, rien qu'en continuant leur route.

Les brûlots anglais, faute d'idée manœuvrière, n'étaient disposés à aucun endroit particulier ni orientés vers une direction spéciale. Ils sont tout bonnement répartis le long de la ligne. Rien n'est préparé ni organisé à l'avance pour eux. Cependant, ils se trouvent à la bonne place, contre Tromp et Ruyter. Tout a été réparé parce qu'il leur a suffi, comme aux bateaux de ligne, d'aller de l'avant pour se trouver au lieu intéressant, et pour pratiquer la liaison des armes. Le résultat de cette concentration de moyens est extrêmement brillant, comme à l'habitude. Superposition des feux, rendement maximum du canon, ouragan de fer protégeant les incendiaires, tout s'y trouve.

Nous dirons donc que la manœuvre isolée d'un commandant en sous-ordre est en général loin de valoir celle qui lui est ordonnée par le commandant en chef lui-même en conformité de son plan. Ici, elle a été désastreuse. Elle a obligé Ruyter à un mouvement brusque destiné à sauver la situation, mouvement qui n'était pas dans ses intentions. Comme il ne l'avait aucunement prévu, il n'y a pas lieu de s'étonner que ses engins n'aient pas été groupés et organisés en conséquence, ni présentés de façon opportune; c'est ainsi que les brûlots ont manqué à cette contre-attaque. Il en sera toujours de la sorte, sauf hasard heureux, dans les mouvements qui auront le caractère d'une parade exécutée au vu d'un danger. Pour le bon maniement des armes et leur union concertée, il sera toujours fâcheux de ne pas posséder l'initiative des bottes tactiques.

Au surplus, Ruyter s'est amèrement plaint à Tromp, à l'issue de cette journée, de la fâcheuse perturbation qu'il avait apportée

à sa marche. Il a donc vivement ressenti les inconvénients sur lesquels nous insistons.

La fin du combat arrive sans que nous remarquions aucune action importante de la part des brûlots. Ce n'est pas sans motifs. D'abord vient une mêlée, c'est-à-dire une série d'engagements partiels, sans direction, par conséquent sans effets sensibles sur l'allure générale des événements. Puis, nous trouvons deux croisements à contre-bord, qui ne sont en général que des fantaisias sans résultats, dans lesquelles les adversaires se font peu de mal. Le canon agit médiocrement sur un objectif qui fuit et se renouvelle sans cesse. Aussi le brûlot manque-t-il de son appui normal.

*
**

Troisième journée. — La troisième journée des Quatre-Jours est tout entière occupée par la poursuite des Anglais par la flotte hollandaise, que commande Van Nès. Son avant-garde parvient à se rapprocher à plusieurs reprises de l'arrière-garde de Monk, mais n'attaque pas en raison de son éloignement du gros batave. Le vaisseau d'Ascough, le *Prince-Royal*, s'échoue, vers 5 heures, sur les bancs de la Tamise. Il est immédiatement rejoint par les Hollandais. Menacé par plusieurs brûlots qui se préparent à l'assaillir, il amène son pavillon. Ceci montre l'influence démoralisatrice qu'exerçaient ces petits navires.

Monk fait sa jonction avec Rupert.

*
**

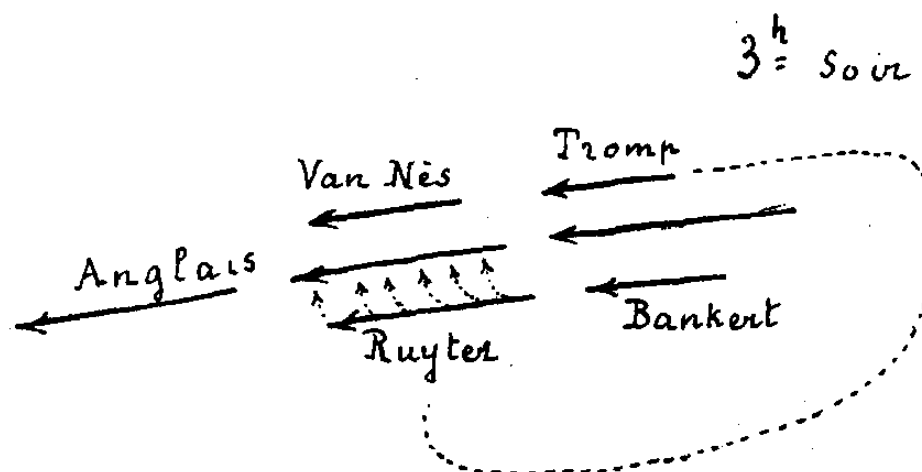
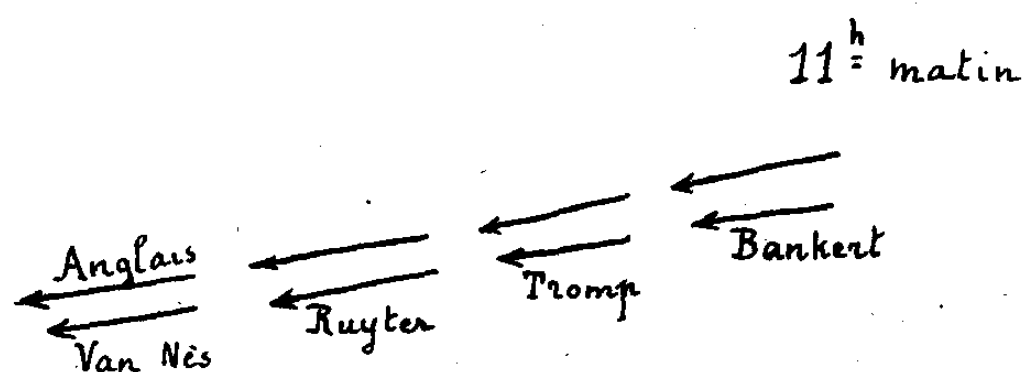
Quatrième journée. — *Schéma de l'engagement* (croquis I). — Les adversaires se retrouvent le lendemain sur deux lignes parallèles, faisant route à l'Ouest. Brise de S.-S.-E., les Hollandais au vent. Au centre, le combat se dessine d'abord en faveur des Anglais. De Liesde, vice-amiral de l'escadre de Ruyter, est accablé par eux; son bâtiment est désarmé et échappe à grand'peine à l'attaque d'un brûlot, qui incendie un autre Hollandais. Un troisième, le *Landtman*, est brûlé de la même façon. Ruyter et Van Nès doivent venir au secours de Liesde, qui peut enfin respirer. Dans la mêlée, le navire-amiral de l'Anglais Rupert est très mal-

traité; un brûlot hollandais l'attaque, mais il rencontre un brûlot anglais qui s'accroche à lui. Ils se consomment tous deux et embrasent en même temps un navire britannique qu'ils rencontrent par hasard.

A l'arrière-garde, Tromp et Bankert soutiennent aussi une lutte des plus chaudes. Un de leurs navires, la *Cathédrale*-

Bataille des Quatre-Jours

(4^{me} journée)



d'Utrecht, écrasé par les boulets anglais, est menacé par un brûlot et amène son pavillon.

Vers midi, à la suite de l'engagement violent des deux centres, Ruyter et Van Nès sont tombés sous le vent des Anglais; Tromp et Bankert restent au vent. A 3 heures, les positions se modifient. A force d'habileté, Ruyter a réussi à repasser au vent de Monk et Tromp, qui s'est mis en tête de poursuivre quelques vaisseaux anglais, est, au contraire, tombé sous le vent.

Séparés de leur parti, Tromp, Van Nès et Liesde vont être entourés par les Anglais et écrasés. Voyant cette situation, Ruyter, qui a pu grouper sous son commandement 30 à 35 navires bataves appartenant à ses diverses escadres, laisse porter en grand sur le centre des Anglais et perce leur ligne. Un effroyable combat s'engage là. Les Anglais sont pris entre deux feux et culbutés dans cette violente attaque. Deux de leurs frégates sont coulées. Les Hollandais réussissent à faire leur jonction.

A 6 heures du soir, la brume sépare les deux adversaires.

Commentaires. — Nous voyons encore là une bataille sans combinaisons préalables qui s'entame sur toute la ligne. La rupture d'équilibre survient au centre. Elle aurait tout aussi bien pu se produire à l'avant-garde ou en queue, suivant la tournure des engagements particuliers.

Peut-être la brèche s'est-elle faite au centre parce que c'est sur ce point que les armes se sont le mieux unies. A cet endroit, le rôle des brûlots a été particulièrement efficace, et toujours conduit sous la forme classique, les incendiaires ayant bénéficié de la supériorité du canon et de l'effet des feux. On note pareille liaison à l'arrière-garde, contre la *Cathédrale-d'Utrecht*; on y remarque, en plus, l'effet moral du brûlot, devant lequel le navire hollandais a amené son pavillon sans être incendié.

Comme pour les vaisseaux de ligne, on ne voit rien qui indique, pour les brûlots, une répartition intentionnelle et antérieure aux événements. C'était obligé, aucun des deux partis n'ayant arrêté une manœuvre. Ils ont agi sur les fractions ennemies qui leur étaient opposées celles devant lesquelles le hasard les avaient placées. Là, naturellement, le rendement des armes a été maximum, et le résultat ne s'est pas fait attendre.

La zone d'action des armes, et conséquemment les régions où se manifeste leur liaison, sont en effet étroitement régies par la conception initiale. Ce sont des éléments sur lesquels l'influence du commandement en chef est primordiale; ils sont entièrement de son ressort.

La fin de la bataille le prouve encore mieux. Quelle splendide attaque que celle de Ruyter sur le centre anglais! Cette furie, cette décision, cette irruption impétueuse sont dignes de notre admi-

ration. Les brûlots hollandais auraient eu beau jeu à cet instant, et pourtant les relations ne parlent pas d'eux. C'est qu'au fond, au sens de prépondérance directrice du mot, cette attaque n'en est pas une; c'est plus exactement une contre-attaque, une parade en résumé, qu'entraîne un risque nettement aperçu. Rien d'étonnant à ce que les brûlots n'aient pas été en mesure d'en profiter. Ils étaient à ce moment éparpillés de ci de là, partout, sauf dans le secteur intéressant.

L'initiative des amiraux en sous-ordre n'a pas réussi à suppléer à l'absence de manœuvre initiale. Tromp a été aussi malheureux qu'à l'ordinaire.

Au début, dans les parages du centre, nous voyons deux brûlots s'accrocher et s'enflammer ensemble. C'est là un fait rare, tout à fait fortuit. Nous notons, en effet, que les brûlots s'engagent habituellement en prenant résolument pour point de direction un grand navire ennemi. Jamais ils ne s'attardent à se battre avec leurs similaires. Cette façon d'agir est fondée. Ce sont les grands bâtiments qu'il importe de détruire, parce qu'ils sont le rempart de la puissance navale adverse. Les brûlots ne s'occupent des unités de même type que pour leur passer sur le corps et arriver coûte que coûte à portée d'un vaisseau de ligne. Livrer de propos délibéré un combat contre des similaires revient pour les petits bâtiments à se confiner dans le particularisme, à marcher à l'encontre du bien général, à négliger la liaison des armes en perdant de vue l'objectif d'ensemble, qui doit être celui de l'action collective. De même, en réservant les brûlots à repousser les tentatives de ceux de l'ennemi, on leur aurait interdit tout acte offensif; une arme importante aurait disparu, engloutie dans l'inertie défensive.

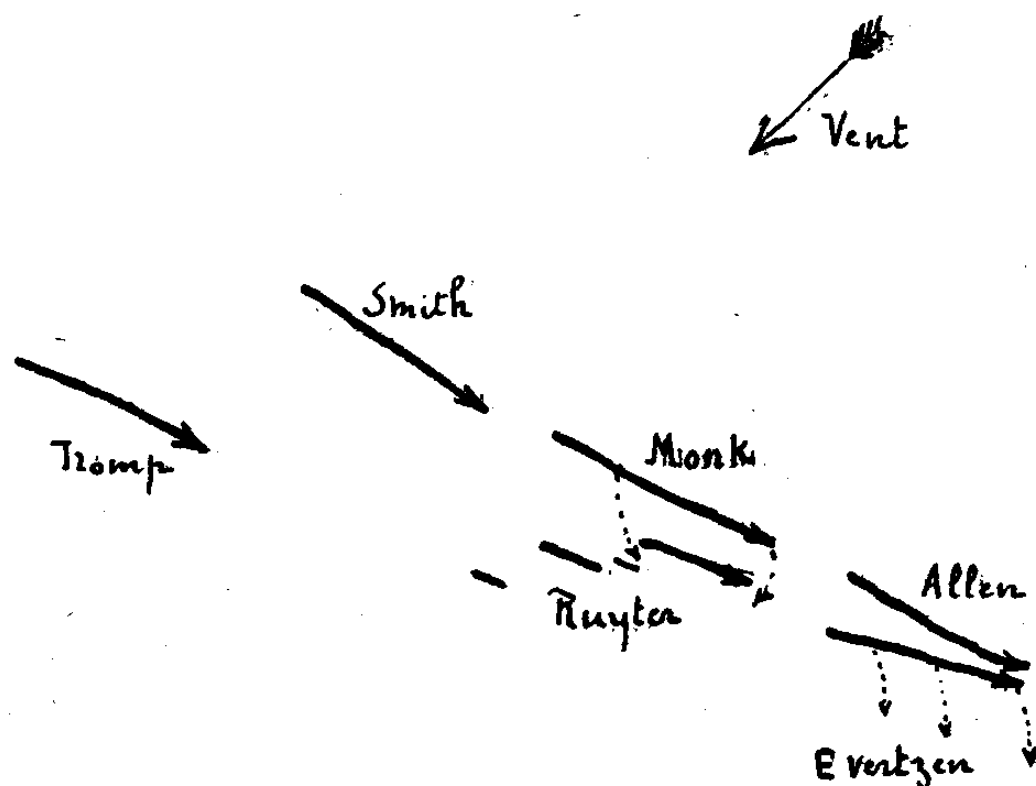
BATAILLE DE NORTHFORELAND (4 AOÛT 1666)

Schéma de l'engagement (croquis II). — Les Anglais, avec 85 vaisseaux et 18 brûlots, sont au vent des Hollandais, qui leur opposent 88 vaisseaux et 19 brûlots. Ceux-ci ne sont pas en ordre. Un grand vide existe dans l'avant-garde (Evertzen) et le corps de bataille (Ruyter). En outre, l'arrière-garde (Tromp) est fort loin en arrière, à deux lieues d'après certaines relations.

Les deux avant-gardes s'engagent seules; Evertzen (1) a le dessous; il est tué, ainsi que deux de ses officiers généraux. Deux vaisseaux hollandais sont détruits. L'avant-garde batave plie et se dérobe sous le vent.

En raison de la faiblesse du vent, ce n'est qu'à 1 heure du soir que les deux centres arrivent à portée de canon. Une partie seulement de l'escadre de Ruyter se présente devant Monk, qui

Bataille de Northforeland



tente immédiatement de l'envelopper en profitant de la distance qui sépare Ruyter d'Evertzen. La lutte est acharnée. Les brûlots hollandais essaient d'attaquer, mais ils sont repoussés et se consumment inutilement. Deux d'entre eux sombrent. Les Hollandais sont accablés par des forces supérieures. A la fin, il ne reste à Ruyter qu'un petit groupe de 7 à 8 vaisseaux, avec lequel il bat en retraite pour rejoindre son avant-garde.

Le *Guelderland* mouille fort heureusement et laisse dériver les Anglais qui l'abandonnent; un brûlot lancé contre lui échoue.

¹ Frère de l'amiral tué à la première journée des Quatre-Jours.

Ce n'est qu'à 2 heures du soir que les arrière-gardes se mêlent à la lutte. Encore restent-elles à trois lieues du centre. Tromp louvoie pour gagner le vent à Smith; un brûlot anglais prononce une attaque infructueuse contre le navire de tête de Tromp. Enfin les Anglais et les Hollandais s'engagent sérieusement; le navire anglais *Resolution*, désarmé et coupé de son escadre, est incendié par un brûlot hollandais. Smith manœuvre toujours de manière à écarter Tromp du corps de bataille hollandais. Il réussit. A la nuit, Tromp continue à le poursuivre.

Le lendemain 5 août, Ruyter, avec une dizaine de vaisseaux, est entouré par la majeure partie de la flotte anglaise. Il résiste héroïquement. Un brûlot lancé contre lui n'est détourné que par l'à-propos de quatre gentilshommes français qui servent sur son navire.

Commentaires. — On ne peut rêver de présentation au combat moins heureuse que celle des Hollandais. Ruyter est loin d'Evertzen; le centre est fractionné en deux morceaux; Tromp est à toute distance en arrière. Ils vont ainsi offrir inconsidérément, bénévolement, une excellente occasion de manœuvrer aux Anglais qui ne la recherchent pas *a priori*, et qui la recherchent d'autant moins qu'ils s'orientent de plus en plus, dans leurs combats, vers le maintien d'une ligne impeccable. Et dès lors, paradoxe curieux, ce sont les gens chez lesquels le sens manœuvrier est en train de s'oblitérer qui vont pouvoir agir le mieux dans cet ordre d'idées. Monk écrase une partie du centre hollandais, tandis que Smith retient Tromp loin de là.

Les Hollandais ont oublié un principe d'application nécessaire dans presque tous les combats de mer : l'*engagement simultané* de toutes les forces.

Il est naturel, dès lors, que les brûlots anglais n'aient pas été en mesure de tirer un bon parti de la manœuvre de Monk. Cette manœuvre est *de circonstance*, et les incendiaires n'avaient pas été disposés en conséquence. On parle beaucoup d'eux en tête et en queue, peu au centre.

Et pourtant ce combat est de ceux qui démontrent le mieux la nécessité de la liaison des armes. Au centre, les brûlots hollandais font tout ce qu'ils peuvent, mais le canon anglais a une telle supériorité sur celui de leur parti que ce dernier est im-

puissant à les protéger. Voici, d'autre part, le *Guelderland* qui se tire d'affaire en mouillant, c'est-à-dire en éloignant de lui le canon anglais; un brûlot de cette nation, non soutenu, échoue contre lui. De même, le brûlot anglais qui attaque la tête de Tromp avant tout engagement sérieux du canon. Par contre, dès que la *Resolution* est désemparée par les bordées des Hollandais, l'une de leurs machines infernales a facilement raison d'elle.

Le 5 août, les brûlots anglais profitent encore de la concentration des feux qui s'effectue contre Ruyter.

C. — Guerre de Hollande

BATAILLE DE SOLEBAY (7 JUIN 1672) (1)

Schéma de l'engagement (croquis II). — La flotte anglo-française est au mouillage de Solebay. Elle comprend 83 vaisseaux de ligne (53 anglais et 30 français), 18 frégates et 24 brûlots. Les Anglais sont mouillés au nord de la baie; les Français au sud. La flotte combinée se garde à peine. Ce n'est que le 7 juin, à l'aube, que le capitaine Cogolin, commandant l'*Eole*, revient en signalant l'ennemi, qui arrive sur ses talons, poussé par la brise d'E.-N.-E.

Ruyter possède 80 à 90 unités, dont 51 navires de ligne et 30 brûlots. Ils gouvernent en ligne de front, en bon ordre, les trois escadres à leurs places, Van Gent à droite, Ruyter au centre, Bankert à gauche. Un peu en avant, marche un premier échelon de 18 brûlots, immédiatement soutenu par 18 vaisseaux de ligne.

Les alliés, surpris, appareillent au plus vite en coupant leurs câbles et en laissant à terre une partie de leurs embarcations avec le personnel envoyé aux corvées de ravitaillement. L'opération ne va pas sans un certain désordre. Les Anglais prennent la bordée du Nord et les Français celle du Sud.

Les Hollandais viennent cap au sud, mais, après avoir vu la séparation des alliés, leur centre et leur arrière-garde virent

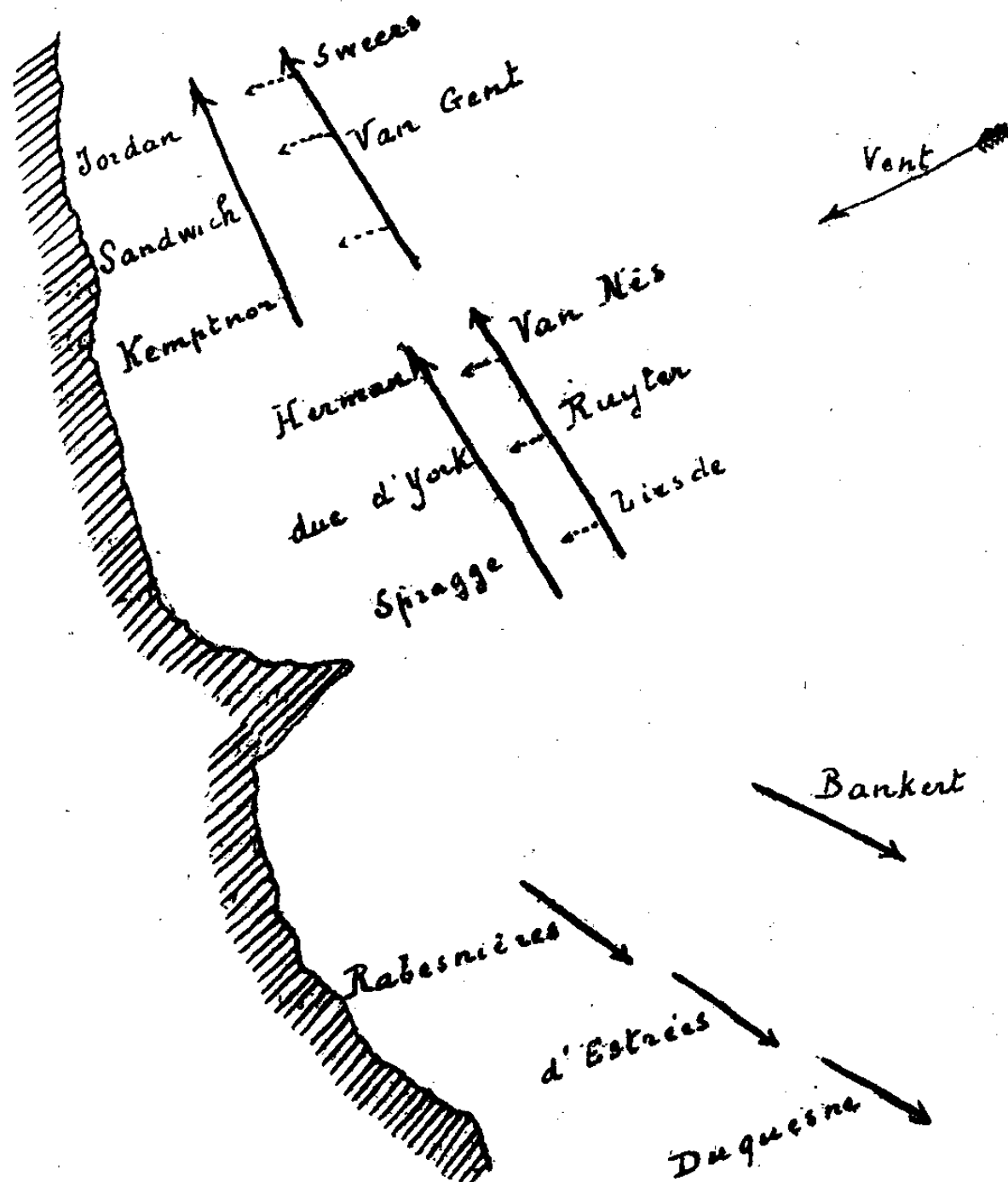
¹ Voir les pièces d'archives (rapports d'York, de d'Estrées, de Ruyter, etc. citées par M. Eugène Sue dans son *Histoire de la marine française*.

de bord pour s'attaquer aux Anglais. Bankert, avec 20 vaisseaux, continue sa route et prend les Français pour objectif.

A partir de ce moment, l'action se divise nettement en deux.

1^o A l'avant-garde, Bankert, placé au vent de d'Estrées, ne s'engage pas à fond et ne se rapproche pas. Les Français serrent le vent, mais ne parviennent pas à plus courte distance. La canon-

Bataille de Solebay



nade est vive, mais peu efficace. De Grancey, qui commande l'*Illustre*, peut écrire : « On escarmoucha d'assez loin pour que j'ai regret à 1.800 coups de canon que je tirai pour faire comme les autres. » Par deux fois, Bankert fait mine de laisser porter

sur d'Estrées avec trois brûlots et quelques bâtiments, mais il s'arrête avant d'être arrivé à portée utile. Vu leur situation, les Français ne peuvent passer sur le corps de Bankert pour rejoindre les Anglais. Un de leurs brûlots, l'*Emerillon*, qui se tient entre les deux lignes, avec des vellétés d'attaquer, est coulé à coups de canon.

2° Au centre et au nord, le combat des Anglais et des Hollandais prend vite une tournure farouche et sauvage. Ruyter a groupé la majeure partie de ses forces (31 vaisseaux) et il cherche à venir à bout des Anglais avant qu'ils aient pu mettre tout leur monde en ligne.

Le vaisseau du duc d'York, le *Royal-Prince*, est attaqué par celui de Ruyter, les *Sept-Provinces*. Dès la première bordée, deux brûlots hollandais se lancent à l'attaque et échouent. D'autres navires de ligne se joignent aux *Sept-Provinces*, et, à 11 heures, le *Royal-Prince* n'est plus qu'une ruine, sur laquelle deux cents hommes sont tués ou blessés. On le remorque hors la ligne pour le sauver des brûlots, et le duc d'York passe à bord du *Saint-Michel*.

Le navire de Sandwich, le *Royal-James*, est en butte au *Dauphin*, de Van Gent, et à la *Grande-Hollande*, qui l'accablent et l'isolent des siens. Un mouillage intempestif et temporaire accroît cet éloignement. Un premier brûlot manque son attaque contre le *Royal-James*, qui le coule. Deux autres ont le même sort. Enfin, à midi, l'Anglais, complètement désarmé, est abordé par le brûlot la *Paix*, commandé par Van der Ryn, qui l'incendie en quelques minutes. Plusieurs centaines d'hommes, dont le comte de Sandwich lui-même, disparaissent dans cette épouvantable catastrophe.

Le vaisseau anglais *Royal-Catherine* est attaqué par Van Nès lui-même. Son feu se ralentit aussitôt. Le jugeant éteint, deux brûlots hollandais se ruent à l'assaut; on les déborde avec des espars. Deux autres parviennent à l'accostage et la *Catherine* amène son pavillon, malgré son commandant. Les Hollandais, passés à l'abordage, sont néanmoins chassés par une partie de l'équipage anglais oublié dans les fonds.

Pendant ce temps, le duc d'York a encore dû changer de vais-

seau, passant du *Saint-Michel* délabré, sur le *London*, qui ne vaut pas mieux.

Les brûlots de Van Nès, qui devaient attaquer le *Saint-Michel* conjointement avec le vaisseau le *Stavern*, à ce moment engagé avec lui, n'osent pas pousser à fond leur entreprise et font demi-tour. Le *Stavern* est pris.

Deux brûlots hollandais assaillent l'*Edgard*, de 70 canons. Celui-ci parvient à s'en débarrasser, au moment où sa grand'voile est en feu et tandis que 80 hommes de son équipage ont déjà sauté à l'eau.

Le *Henry* est attaqué par six brûlots, qui se lancent successivement sur lui. Il les repousse tous les six.

Le navire de Ruyter, les *Sept-Provinces*, est menacé par un groupe formé de cinq vaisseaux anglais et deux brûlots, qui a réussi à passer au vent de lui. Mais les cinq vaisseaux mettent en panne hors de portée de canon et les deux brûlots sont facilement écartés par deux petits bâtiments qui gardent le vaisseau-amiral.

Mais les succès partiels obtenus par les Hollandais sont chèrement achetés par eux. Leurs pertes sont grandes. Van Gent est tué. Une dizaine de brûlots sont détruits sans avoir pu obtenir de résultat. Plusieurs navires anglais sont repris par leurs anciens possesseurs après des luttes acharnées. A 7 heures du soir, la situation est toujours indécise au nord du champ de bataille. Ruyter rompt alors le combat et fait route pour se joindre à Bankert et gouverner au large.

La flotte anglo-française cesse aussitôt la lutte. Elle poursuit mollement le lendemain et n'attaque pas les Hollandais, bien qu'ayant cette fois l'avantage du vent sur eux.

Commentaires. — Solebay est une bataille mémorable. Elle égale Trafalgar dans la conception, sinon dans les résultats.

Cette fois, voilà la *manœuvre*, la manœuvre artistique et sublime, conçue par l'un des plus grands hommes de guerre des temps modernes. Les moyens sont bien montés en système. Bankert n'est chargé que d'une *diversion* contre les Français, à laquelle Ruyter destine le minimum de forces; avec le reste, le maximum du disponible, l'amiral hollandais va mener contre

la partie forte de l'ennemi l'*attaque décisive*. Il a créé le nombre sur le point intéressant. Au lieu d'une bataille-parallèle, on trouve une répartition dissymétrique, qui révèle une idée, une intention, autre chose enfin que le laisser-aller général.

Et c'est le plus faible numériquement qui manœuvre, qui fait de l'économie des forces! Autre leçon immortelle. De même, ce plus faible cherche à relever ses chances par l'exploitation intense du facteur surprise, par l'offensive à outrance dans les propres eaux de l'ennemi, toutes façons d'agir bien faites pour accroître le moral de l'assaillant et diminuer celui de l'attaqué.

L'intention de l'attaque décisive est évidente. D'Estrées ne peut s'expliquer l'attitude de Bankert, mystérieuse pour l'époque. Le duc d'York dit : « Les Hollandais s'étaient portés en nombre très supérieur contre la division où se trouvait le duc en personne, et dont ils avaient fait *le but principal de leurs efforts*. » Désignant le duc à son pilote, Ruyter lui crie : « Pilote Zeger, voilà *« notre homme! »* »

La résolution, on le voit, est nettement préexistante à la rencontre. La manœuvre est préconçue.

Aussi la disposition des forces en sera-t-elle favorablement affectée. Puisque l'idée-mère est antérieure au choc, on va pouvoir placer les outils au point voulu et les faire agir au moment opportun. Les escadres de ligne seront réparties comme il a été dit, avec le minimum de bateaux à Bankert. La même méthode sera appliquée aux brûlots : peu à Bankert, qui ne doit rien faire de sérieux, beaucoup au nord, au contraire, parce que là doit se jouer la partie capitale.

La liaison des armes, sans laquelle ne se conçoit pas l'action du brûlot, est en effet particulièrement servie par l'offensive. Elle doit se manifester très nettement dans la région de l'attaque décisive, où l'offensive atteindra son paroxysme. Il y a là un principe à ne pas oublier. Ailleurs, leur présence importe moins. Aussi, sur trente, n'en mettra-t-on que trois contre les Français. Mais contre les Anglais, il importe que toutes les armes fassent bloc, que tout le monde se rue sur l'objectif capital.

Nous voilà loin des répartitions vagues, sans motifs sérieux, sans pensée directrice, des batailles précédentes.

Cette association intime des armes est bien au fond même de

la méthode de Ruyter. Dans l'ordre qu'il avait rédigé le 9 mai, un mois environ avant le combat, pour sa propre escadre (l'escadre du centre), on trouve, en effet, ce passage suggestif : « Les brûlots se rangeront toujours proche de l'arrière de chaque navire, afin qu'à la faveur de la force et de la fumée de leurs canons, ils puissent être adressés avec résolution et succès à celui ou à ceux des navires capitaux des ennemis... » En même temps, le but est clairement indiqué. Il s'agit des « navires capitaux ». Pas d'action particulariste. Le moins possible de combats de mouchérons.

Les brûlots rendront d'ailleurs au canon, avec usure, l'appui qu'ils ont reçu de lui. Sans parler des cataclysmes qu'ils causent quand ils réussissent, ils agissent par l'effet moral, par le trouble qu'ils causent à la manœuvre des porte-canons ennemis, par les paniques qu'ils provoquent. La *Royal-Catherine* amène son pavillon avant le moindre incendie. Sur l'*Edgard*, à la première flamme, 80 hommes quittent les pièces et sautent à l'eau. Et que dire de ces prescriptions du duc d'York ? « Il interdit de prononcer seulement tout haut le mot de brûlot, et ordonna que, si on en apercevait un s'approcher de son vaisseau sans que lui ou ses officiers s'en aperçussent, on vint le lui dire tout bas à lui-même ou à l'officier qui se trouverait le plus près de ceux qui l'auraient aperçu. » Quel éloquent aveu de l'influence qu'exerçait cet engin sur les nerfs des équipages !

En ce qui concerne la réalisation pratique de la liaison, nous retrouvons nos constatations habituelles.

L'attaque tentée contre le *Royal-Prince*, tout à fait au début, a échoué parce que le canon n'avait encore rien pu faire d'important. Un peu plus tard, après les graves avaries du navire anglais, les brûlots auraient eu plus de chance. Aussi le remorque-t-on bien vite en dehors de la fournaise.

L'*Emerillon* a risqué une attaque téméraire contre l'escadre de Bankert. Loin de d'Estrées, il n'avait pas l'aide des vaisseaux de ligne; placé sous le vent de son but, il ne pouvait opérer dans les conditions de rapidité nécessaires en pareil cas. Aussi a-t-il expié cruellement cette infraction aux règles.

Les deux brûlots envoyés contre les *Sept-Provinces* n'ont rien

pu faire de bon après avoir été abandonnés par les cinq vaisseaux anglais qui les escortaient.

Au contraire, l'assaut dirigé contre le *Royal-James* a été mené suivant les bons principes de l'action solidaire. Protégés par des rafales formidables de boulets, les incendiaires ont agi. Et de quelle épouvantable manière!

Le *Henry* a plus de chance. Il vient à bout des six brûlots qui l'ont pris pour cible, parce qu'ils ont agi un à un, goutte à goutte, et qu'ils ont été détruits en détail. C'est qu'en effet la simultanéité, l'effet de masse, est à rechercher avant tout dans une offensive qui espère un résultat définitif.

Enfin, dans l'ensemble de la bataille de Solebay, nous pouvons noter les heureux effets du bon ordre observé par les Hollandais, après tant de fautes commises à ce sujet. Leur présentation au combat s'en ressent. Cette discipline et cette précision des mouvements permettent l'exécution correcte des conceptions géniales du chef. Chacun va droit à son but, avec les forces désignées. Le tout fonctionne sans accroc, sans lubie soudaine et désorganisatrice.

Pourtant, il n'y a pas là alignement géométrique, ligne rigide, schéma inflexible, carcan ou entrave à la manœuvre. On n'y voit qu'une articulation librement consentie, très large en ce qui concerne les grands groupements. L'action concordante est quand même assurée, grâce au consentement de toutes les intelligences.

CASTEX,

Lieutenant de vaisseau.

(A suivre).

DE LA SÉCURITÉ ET DU TRAVAIL

dans la Marine de Commerce

Étude historique, comparative et critique de la Réglementation

(Suite¹)

d) REPOS HEBDOMADAIRE

De toutes les dispositions du projet de loi, c'est l'article 28 (repos hebdomadaire) qui a été le plus discuté.

Le Sénat était sous l'impression des difficultés de première application de la loi du 13 juillet 1906, instituant le repos hebdomadaire dans plusieurs industries terrestres; lors de la discussion de cette loi, le Conseil supérieur du Travail et le Parlement avaient reconnu l'impossibilité de réglementer, à ce moment, le repos dans les industries de transports maritimes et fluviaux.

Dès 1903 cependant, les inscrits avaient réclamé le repos hebdomadaire et la Commission sénatoriale de la Marine proposa les dispositions suivantes :

En principe, le repos hebdomadaire serait donné, le dimanche autant que possible, ou un autre jour au choix du capitaine, choix pouvant varier chaque semaine.

Dans le port et sur rade, le jour de repos, on n'exécuterait que les travaux ne pouvant être remis; en mer, le service de quart continuerait, ainsi que celui des passagers (alimentation, etc.).

Après la propreté, la bordée de quart serait laissée au repos; sur

¹ *Revue Maritime* de Septembre-Octobre-Novembre-Décembre-Janvier.

ce point, on consacrerait l'usage admis dans les marines de commerce et de guerre; c'est évidemment un repos très relatif, car il faut assurer de toute façon la marche du navire; aussi la Commission avait-elle pensé, tout d'abord, à substituer aux jours de repos supprimés pendant le séjour à la mer, un congé payé, donné au retour en France; mais on fit observer que ce serait là une disposition illusoire, car beaucoup de navires au long cours désarment en rentrant au port.

Au cours de la discussion, M. Waddington demanda la disjonction de l'article en discussion et fit observer que l'obligation du repos hebdomadaire conduirait certains caboteurs, par exemple les paquebots de Dieppe-Newhaven, à cesser leur service un jour par semaine ou à embarquer un personnel supplémentaire particulier pour pouvoir naviguer ce jour-là.

« En mer, ajoutait-il, l'obligation du repos ne serait respectée que si l'on pouvait assurer un contrôle. Or, on ne peut embarquer un inspecteur sur chaque navire; d'ailleurs, quel sera le repos donné en mer, puisque le bâtiment poursuit sa route? »

A cette critique, le Ministre de la Marine répondit qu'en dehors des travaux qui continueraient le dimanche en mer, les besognes d'entretien, de réparation du grément, de peinture, etc., se trouveraient interdites.

M. Touron proposa une autre solution, pratiquement inapplicable d'ailleurs : concession aux marins du long cours d'un jour de repos par semaine, chaque fois que le navire séjourne au port plus de six jours. Cet amendement, pris en considération, fut repoussé.

Finalement, c'est le texte de la Commission qui fut mis aux voix, après avoir été amendé sur deux points visant le repos au mouillage :

1° Concession du repos par roulement;

2° Suppression du repos hebdomadaire quand le navire est mouillé dans un port étranger; le repos n'est plus accordé que dans les ports et rades abrités de France et des colonies, par analogie avec la loi allemande; celle-ci est même un peu moins large et ne s'applique pas aux colonies.

e) PÉNALITÉS APPLICABLES A LA CORRUPTION DES MEMBRES
DE COMMISSIONS DE VISITES ET EXPERTS

Le projet soumis au Sénat ne prévoyait, à l'égard des membres de Commissions et experts négligents ou coupables de manquements, que la radiation des listes servant à composer les Commissions.

Cette sanction bien légère parut à juste titre insuffisante à M. le sénateur Guillier, qui proposa d'appliquer aux délinquants les dispositions de l'article 177, alinéas 1 et 2 du Code pénal, punissant la corruption des fonctionnaires : on assimilerait alors, au point de vue répressif, les commissaires et experts aux fonctionnaires.

Ainsi les décisions parfois très graves des Commissions seraient entourées de garanties et mises à l'abri de toute suspicion.

L'honorable sénateur proposait également l'application des articles 179 et 180 du Code pénal aux capitaines, armateurs, etc., coupables de tentatives de corruption.

M. le sénateur Godin, président de la Commission, fit observer que ces dispositions pénales étaient inutiles, car, selon la jurisprudence, l'article 177 s'applique sans aucun doute à toute personne qui participe à la gestion de la chose publique, à quelque titre que ce soit, même accidentellement; en outre, ajoutait-il, il était dangereux de modifier le Code pénal, à l'occasion du vote d'une loi spéciale.

Le Ministre de la Marine insista cependant pour insérer dans la loi les additions proposées.

Finalement, l'article 177, alinéas 1 et 2 du Code pénal, s'appliquera aux membres des Commissions et experts, les articles 179 et 180 aux armateurs et propriétaires de navires, ainsi qu'à leurs capitaines et autres représentants; et il résulte de la discussion que ces représentants comprennent les assureurs, créanciers hypothécaires, prêteurs à la grosse et toute personne intéressée à faire partir ou retenir le bâtiment.

XLVI. — VOTE DÉFINITIF DE LA LOI

La discussion du projet de loi fut achevée le 26 mars 1907 et le projet transmis aussitôt à la Chambre; le 27 mars 1907, un

rapport était déposé par M. Jules Legrand, concluant à l'adoption du texte du Sénat, sans modifications. Le projet passa sans discussion après déclaration de l'urgence.

QUATRIÈME PARTIE

Étude critique de la Réglementation nouvelle

CHAPITRE XI

ÉCONOMIE SOMMAIRE ET CONDITIONS D'APPLICATION DE LA LOI

XLVII. — GÉNÉRALITÉS

Dans leurs grandes lignes, les prescriptions de la loi du 17 avril 1907 sont les suivantes :

Tout navire de jauge brute supérieure à 25 tonnes doit, pour être mis en service, réunir les conditions de sécurité ou d'hygiène énumérées sous les sept rubriques ci-après, à l'article premier :

1^o Construction de la coque; 2^o aménagements; 3^o matériel d'armement; 4^o engins de sauvetage; 5^o franc-bord; 6^o sécurité des appareils moteurs; 7^o limitation du nombre des passagers.

A cet effet, une Commission (article 4), examine le navire et, si la loi est observée, accorde un permis de navigation.

Chaque année, et éventuellement après avaries graves ou grosses réparations, une nouvelle Commission (article 6) décide si le permis de navigation peut être maintenu.

A chaque partance, le bâtiment peut en outre être visité par un fonctionnaire de nouvelle création (article 7), l'Inspecteur de la navigation, qui examine le navire en général, et surtout le matériel mobile (matériel d'armement, vivres, etc.), dont la situation est variable à tout moment.

Toutes ces visites donnent lieu à perception de taxes, dans les conditions prévues à l'article 52.

Les articles 21 à 31 réglementent l'effectif des officiers, le travail du personnel, le repos hebdomadaire, l'alimentation, édictent les mesures de protection à l'égard des mousses.

Mais, autant l'application des règles de sécurité est générale, autant la réglementation du travail comporte des dérogations pour tenir compte des divers modes d'exploitation des navires.

La loi est complétée par des actes divers (décrets ou instructions), dont les principaux sont les suivants :

Décret du 20 septembre 1908, *B. O.*, p. 1093, modifié le 4 août 1910, *B. O.*, p. 2801, fixant quelques détails de la réglementation du travail, en particulier les dérogations aux règles générales.

Décret du 21 septembre 1908, *B. O.*, p. 1102, modifié à diverses reprises¹. (C'est le véritable règlement d'application de la loi.)

Instruction du 17 mai 1909, *B. O.*, p. 468, commentant les textes qui précèdent.

Nous allons étudier les conditions générales d'application de la législation, c'est-à-dire à qui et où elle s'applique; nous examinerons ensuite les règles de détail visant le navire et son matériel (chapitre XII); les questions de réglementation du personnel (chapitre XIII); enfin nous dirons comment on constate et on sanctionne l'exécution des dispositions légales (chapitre XIV).

XLVIII. — A QUELS NAVIRES S'APPLIQUE LA LOI DU 17 AVRIL 1907?

Au-dessus de la jauge brute de 25 tonnes², tout navire à voiles,

¹ 4 août 1910. — *B. O.* 2804. Disposition des locaux. Récipients à eau douce. Vivres des canaux de sauvetage.

² 24 juin 1912. *B. O.* 1437. — Instruments scientifiques. Matériel d'armement et de rechange.

7 mars 1913. *B. O.* 435. — Embarcations de sauvetage à bord des navires de pêche.

28 juillet 1913. *B. O.* 781. — Abaissement à 16 ans de la limite d'âge des novices travaillant dans les doris. Mesures des surfaces de grilles des chaudières.

² Il est nécessaire de rappeler ici les définitions relatives au tonnage. Le déplacement d'un navire, mesuré en tonnes de 1.000 kilogrammes, représente son poids.

La *jauge brute* est une évaluation de convention consistant en une mesure des capacités intérieures du navire, suivant la méthode Moorson [Circulaire (douanes), du 25 juin 1904; *Journal officiel*, p. 3791, et Décret du 22 juin 1904, modifié le 10 janvier 1912]. L'unité est le tonneau anglais de 100 pieds cubes (2 mètres cubes 83).

La *jauge nette*, également conventionnelle, se déduit de la jauge brute en défalquant les volumes non susceptibles de recevoir les passagers et les marchandises.

à vapeur ou à propulsion mécanique, de commerce, de pêche ou de plaisance, est soumis à la loi.

Une circulaire du 10 mai 1909 et l'instruction du 17 mai 1909, article 7, ont généralisé la définition en disant que la loi s'applique à tout bâtiment de plus de 25 tonnes affecté à une navigation maritime ou embarquant des marins qui pratiquent cette navigation à titre professionnel dans les conditions fixées par la loi du 14 juillet 1908 sur les demi-soldes.

Examinons la situation des diverses catégories de navires :

a) NAVIRES DE COMMERCE

Le navire de commerce ordinaire est soumis à toutes les obligations de la loi; toutefois, les bateaux de l'espèce jaugeant moins de 200 tonnes et pratiquant des navigations autres que le long cours et le cabotage international bénéficient d'importantes dérogations à la réglementation du travail [loi (art. 32), décret du 20 septembre 1908 (chapitre II, section II)], et éventuellement des dispenses prévues à l'article 128 du décret du 21 septembre 1908.

b) BATIMENTS DE PÊCHE

De nombreuses dérogations sont établies en leur faveur. Quels que soient le tonnage et le genre de pêche, ces navires sont l'objet d'une réglementation du travail spéciale [loi (art. 32); décret du 20 septembre 1908 (chapitre II, section II)].

Les visites de partance sont gratuites pour les bâtiments de grande pêche et de petite pêche (art. 52, alinéa 2). En outre, les voiliers de pêche de moins de 200 tonnes et les vapeurs de pêche de moins de 250 tonnes peuvent bénéficier de dispenses relatives à la sécurité et à l'hygiène, sauf cependant en ce qui concerne les obligations applicables à l'appareil moteur et à la ligne de franc bord.

c) BATEAUX PILOTES, REMORQUEURS, BATIMENTS EMPLOYÉS A UN SERVICE DE RENFLOUAGE, D'ASSISTANCE, DE SAUVETAGE

Ces navires bénéficient de dérogations à la réglementation du travail (art. 17 du décret du 20 septembre 1908), mais ils ne peuvent échapper aux mesures de sécurité.

Il a été rappelé notamment (10 mai 1909), que la marque de franc-bord s'imposait aux bateaux pilotes.

Les remorqueurs, malgré la durée limitée de leur sortie, subissant les visites de partance, comme tous les navires armés au cabotage; juridiquement, chaque sortie d'un de ces navires est un voyage au cabotage [circulaire du 4 octobre 1911 (*Abeilles du Havre*)], et la seule considération de la sécurité justifie les visites mensuelles.

d) BATIMENTS POSTAUX, NAVIRES EMBARQUANT DES ÉMIGRANTS

L'application des dispositions de la loi de 1907 n'exempte pas les navires à émigrants des obligations résultant de la loi du 18 juillet 1860 et des décrets des 9 et 15 mars 1861 sur les transports de cette catégorie de passagers (Loi, art. 50). Les navires postaux sont également soumis à toutes les exigences complémentaires dérivant de leurs cahiers des charges (Loi, art. 50) (Voir notamment la loi du 27 décembre 1911 relative aux lignes de navigation des Antilles, de l'Amérique centrale, etc., etc.)¹.

e) CHALANDS, GABARES, DRAGUES ET ENGINS FLOTTANTS DIVERS

Le département de la Marine avait tout d'abord décidé que ces navires ou engins suivraient la règle générale. (Instruction du 17 mai 1909, article 7). Il visait notamment les dragues et gabares dans l'article 42 de l'instruction. Toutefois, à la suite d'un avis de la Commission supérieure, prévue à l'article 18 de la loi, une circulaire du 20 janvier 1911 a fait connaître qu'un chaland ou tout autre engin flottant, non muni de moyens de propulsion propres et n'ayant pas de rôle, ne pouvait tomber sous le coup de la loi : celle-ci est donc à modifier; nombreuses sont les péniches en mauvais état venant en eaux maritimes et une surveillance de ces engins est indispensable.

Les armateurs de chalands et gabares peuvent, de leur plein

¹ En ce sens, une circulaire du 12 mai 1911 décide que les navires postaux ne peuvent se dispenser d'embarquer le nombre de mousses et de novices prévu par le cahier des charges, quand ce nombre est supérieur à celui imposé par la loi de 1907.

gré, cependant, réclamer l'application des visites et prescriptions légales. (Circulaire du 27 mai 1911.)

f) BALISEURS ET ENGINS DIVERS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Ces bâtiments n'échappent pas aux règles générales.

La loi s'applique aux administrations civiles de l'Etat comme à la marine de commerce; elle atteint donc les baliseurs et autres navires de plus de 25 tonnes effectuant une navigation maritime ou embarquant des hommes pratiquant la navigation à titre professionnel. (Circulaire du 19 octobre 1909, mal appliquée dans la pratique.)

g) BATIMENTS DE PLUS DE 25 TONNES ARMÉS AU BORNAGE

Certains navires, de plus de 25 tonnes, peuvent, exceptionnellement, naviguer au bornage, en particulier par application des mesures transitoires fixées par une circulaire du 21 février 1908, B. O., p. 226. Aux termes des circulaires du 13 décembre 1909, au quartier de Bordeaux, et du 29 mai 1911, B. O., p. 1080, ces bâtiments sont visés par la loi. C'est, en effet, le tonnage et non le mode d'armement qu'il faut considérer pour apprécier si un navire est régi par cet acte. La contradiction entre ces dispositions et l'article 52, alinéa 2 de la loi, dispensant les borneurs de toute taxe, n'est qu'apparente, car, par définition même, on ne peut, en principe, armer au bornage des navires dépassant 25 tonnes.

h) NAVIGATION DE PLAISANCE

La loi est libérale à l'égard des navires de plaisance; elle les soumet aux règles générales de sécurité, mais stipule à leur égard des dispositions plus favorables au point de vue de l'aménagement (yachts de moins de 350 tonnes seulement), du matériel d'armement et de sauvetage; les yachts de course peuvent bénéficier de dispenses encore plus larges (article 128 du décret du 21 septembre 1908).

La réglementation générale du travail ne s'applique pas à la navigation de plaisance (loi, article 49, alinéa 1); celle-ci sera

l'objet d'un règlement, non encore paru, devant fixer aussi les conditions à remplir par les propriétaires des yachts pour en exercer le commandement (article 49, alinéa 2).

i) NAVIRES ÉTRANGERS

Comme plusieurs législations européennes, la loi française atteint les navires étrangers. Aucun d'eux ne peut embarquer des passagers en France (loi, article 3), s'il ne remplit les conditions nécessaires à l'obtention du permis de navigation (loi, article premier), sauf admission à titre de réciprocité des permis ou certificats délivrés par le gouvernement dont le navire porte le pavillon.

Mais les bâtiments étrangers, embarquant ou non des passagers en France, titulaires ou non de certificats équivalents à notre permis, subissent les visites de partance et les taxes réglementaires.

Dès l'année 1909, des pourparlers ont été engagés avec le Danemark, l'Angleterre, la Norvège, la Suède, les Pays-Bas, en vue de la reconnaissance réciproque des permis de navigation et une circulaire du 24 septembre 1909 a prescrit de soumettre les navires de ces nations aux seules visites de partance. Le même bénéfice a été étendu à l'Italie le 20 juin 1910, à l'Espagne le 19 juillet 1910.

L'équivalence des permis de navigation est reconnue, en ce qui concerne l'Allemagne (2 septembre 1909, p. 1086), l'Angleterre (4 novembre 1909, p. 1416), la Suède, sous quelques réserves (19 février 1912), la Nouvelle-Zélande¹ (1^{er} avril 1912, p. 806), la Norvège (9 mai 1912), la Hollande (8 février 1913).

Une circulaire du 5 janvier 1911 recommande d'appliquer exactement toutes les prescriptions légales aux étrangers dont les gouvernements n'ont entamé aucune négociation avec la France pour faire reconnaître l'équivalence des permis de navigation.

XLIX. — EN QUELS LIEUX S'APPLIQUE LA LOI DU 17 AVRIL 1907²

Pour l'application hors des ports métropolitains, la réglementation générale est l'objet de modifications.

¹ Une décision du 14 octobre 1912 du gouvernement de la Nouvelle-Zélande exempte nos navires des obligations de la législation locale relative aux appareils de sauvetage (B. O. de 1913, p. 68).

La loi, les décrets des 20 et 21 septembre 1908, les décrets du 4 août 1910, sont applicables en Algérie (7 avril 1910, *B. O.*, p. 833; 11 septembre 1911, *B. O.*, p. 810), avec de légères réserves relatives à l'effectif des états-majors des caboteurs.

L'article 15 de la loi détermine la composition des Commissions de visite aux colonies; les règlements d'application ont été promulgués seulement le 8 juillet 1913, (*B. O.*, p. 610), ils fixent les centres de visite des navires et les sièges d'inspection.

Depuis le 15 septembre 1911, *B. O.*, p. 811, la loi était déjà imposée aux navires ayant leur port d'attache à Saint-Pierre et Miquelon¹ ou dans l'Afrique occidentale française et désirant bénéficier des primes aux grandes pêches. (Loi du 26 février 1911, article 17.)

Le décret du 21 décembre 1911, *B. O.*, p. 1912, organisant la marine marchande aux colonies, s'inspire dans ses articles 9 et 10 des dispositions des lois métropolitaines, en ce qui concerne les brevets exigés des officiers et la composition des états-majors des caboteurs.

Une instruction du 1^{er} avril 1912, *B. O.*, p. 716, adressée aux Consuls, fixe les conditions d'application de la loi à l'étranger; les visites de mise en service sont organisées (loi, article 16), et le Consul préside, en principe, la Commission de visite.

La loi n'a pas prévu les visites annuelles à l'étranger; l'instruction du 1^{er} avril 1912 trace les règles à suivre au sujet des visites après avaries graves ou grosses réparations, ou demandées volontairement par les armateurs, en exécution de l'article 225 du Code de commerce.

L. — MODIFICATIONS PROJETÉES AUX DISPOSITIONS QUI PRÉCÈDENT

Dès les premiers mois de la mise en application de la loi de 1907, des protestations s'élevèrent et aboutirent au dépôt de deux propositions de loi. M. Lamy et plusieurs de ses collègues de la

¹ Un inspecteur de la navigation a été détaché à Saint-Pierre et Miquelon pendant la campagne de pêche de 1912.

Chambre déposèrent, le 24 mai 1909, une proposition (n° 2501, Documents parlementaires)¹, tendant à exonérer des obligations légales les bateaux ne dépassant pas 60 tonnes, armés à la petite pêche. Ces bâtiments, disait l'honorable député, s'éloignent peu de la côte et peuvent rallier le port très vite; à leur égard, la réglementation est vexatoire et inutile.

M. de Kerguezec, député des Côtes-du-Nord, proposa une modification beaucoup plus large (Document parlementaire 2961²) exemptant les bâtiments de moins de 200 tonnes, armés au cabotage, qui sont, en général, la propriété d'armateurs peu fortunés.

Cette même année, au mois de septembre, le Congrès des pêches, réuni aux Sables-d'Olonne, émettait un vœu tendant à une revision plus libérale du décret du 21 septembre 1908, en ce qui concerne les règles de franc-bord, l'organisation du travail, etc.

Enfin, les borneurs qui se sont trouvés dépasser un tonnage de 25 tonnes, à la suite de la rectification des méthodes de jaugeage, ordonnée par la circulaire du 31 décembre 1907, ont protesté, le 4 décembre 1911, contre le paiement de 12 taxes mensuelles, de visites de partance, à 10 francs l'une.

Tous ces projets de modifications s'inspirent d'arguments communs : 1° manque de souplesse du décret du 29 septembre 1908 (emménagements, engins de sauvetage, matériel d'armement, cube d'air, etc.), s'appliquant aussi bien aux bâtiments dépassant à peine 25 tonnes, qu'aux grands paquebots; 2° utilité de prendre en considération l'organisation particulière du service à bord des navires de pêche, où l'équipage est souvent engagé à la part, et soumis à un travail variant avec l'abondance du poisson; 3° diversité de types de ces navires : thonnières de l'Atlantique (35 à 55 tonnes), chalutiers à voiles de Boulogne (60 à 70 tonnes), d'Étapes (45 à 48 tonnes), langoustiers de l'Océan (25 à 60 tonnes), morutiers de Gravelines (27 à 37 tonnes), harenguiers de Boulogne (106 à 160 tonnes).

Mais au fond, ce sont des questions de taxes qui motivent avant tout ces protestations si vives :

Pour le calcul et l'apposition des marques de franc-bord le

¹ *Journal officiel* : Documents parlementaires, 1909, p. 1157.

² *Journal officiel* : Documents parlementaires, 1910, p. 340.

bureau Veritas réclame aux navires non cotés de moins de 300 tonnes 52 fr. 50, aux navires non cotés de 300 jusqu'à 1.000 tonnes 78 fr. 75.

En outre, la loi (article 52) impose à tous les navires armés au cabotage national, sauf aux navires de pêche, des taxes de visite de partance de 10 francs, exigibles en principe tous les mois, pouvant donc atteindre 120 francs par an, alors que de grands paquebots armés au long cours, du fait de la durée de leurs voyages, se prolongeant souvent plusieurs mois, subissent rarement chaque année plus de trois ou quatre visites à 20 francs l'une.

Il y a là certainement une inégalité pratique de traitement qui est peu logique.

Presque toutes les modifications demandées ont été accueillies par le Conseil supérieur de la navigation, fondues dans un projet de loi et admises par le rapporteur, M. Le Bail, député du Finistère.

Le texte du projet déposé le 23 février 1910 (Document 3126)¹, par le Ministre de la Marine, est ainsi rédigé :

ARTICLE PREMIER. — Les dispositions de la loi du 17 avril 1907 ne s'appliquent pas :

1° Aux navires de commerce de 200 tonnes de jauge brute et au-dessous, faisant une navigation autre que le long cours et accomplissant des voyages ne les éloignant pas de plus de 400 milles de tout port français de la métropole;

2° Aux navires de pêche de 100 tonnes de jauge brute et au-dessous, qui font des séjours en mer de moins de soixante-douze heures, ou qui pratiquent la pêche au large.

Toutefois, il n'est pas dérogé aux prescriptions de l'article 29 de la loi du 17 avril 1907, relatif à l'inscription provisoire des mousses.

ART. 2. — Ces navires sont soumis aux dispositions d'un règlement d'administration publique, lequel doit déterminer, en tenant compte du tonnage, non seulement les formes dans lesquelles est assurée la surveillance des navires à vapeur ou à propulsion mécanique, mais encore les conditions d'hygiène et de navigabilité auxquelles ces navires doivent satisfaire, et si la nature de la navigation et le tonnage du bâtiment le comportent, la réglementation du travail qui leur est appliquée.

¹ Journal officiel : Documents parlementaires, p. 155.

Ce règlement d'administration publique est établi après avis des commissions locales de chaque quartier, en tenant compte du genre de pêche ou de navigation, de la durée moyenne des sorties, du tonnage des bateaux, des aménagements à bord et du nombre d'hommes composant l'équipage.

L'article 55 de la loi du 17 avril 1907 est abrogé.

ART. 3. — Les navires visés à l'article premier de la présente loi et les navires de grande pêche, paieront comme taxe de visite de partance une somme de 20 francs par an, quel que soit le nombre de visites faites; ils acquitteront les autres taxes prévues par la loi du 17 avril 1907, sauf si leur tonnage est inférieur à 25 tonnes de jauge brute.

Seront, par exception, exonérés de toutes taxes les patrons propriétaires de bateaux se livrant à la petite pêche, au pilotage ou au bornage, qui montent eux-mêmes les dits bateaux.

Les articles 4 à 12 proposent une nouvelle rédaction, pour quelques points, de la loi du 17 avril 1907.

Ce texte a été maintenu dans le rapport déposé le 15 mars 1910 (Document 3214)¹, mais, le 13 décembre 1910, après le renouvellement de la Chambre, M. Le Bail, en reprenant son rapport antérieur, a proposé de calculer les tonnages prévus à l'article premier du projet de loi, non plus d'après la jauge brute, mais d'après une jauge nette de nouvelle définition, obtenue en déduisant de la jauge brute les volumes correspondant au logement de l'équipage (Document 578)².

Le département de la Marine a prescrit, le 14 mars 1910, diverses mesures de tolérance à l'égard des navires visés par le projet de loi ci-dessus mentionné (sauf en ce qui concerne les règles de sécurité et d'hygiène); ultérieurement, ces mesures ont été restreintes pour les navires se rendant à l'étranger (circulaire du 20 juillet 1910)³.

LI. — CRITIQUE DU PROJET DE LOI

Le projet de loi soulève de notre part plusieurs remarques :

¹ *Journal officiel* : Documents parlementaires, p. 327.

² *Journal officiel* : Documents parlementaires, p. 190 (session extraordinaire).

³ A la suite de la création du sous-secrétariat d'état de la marine marchande, l'étude des modifications à la loi de 1907 a été entièrement reprise. De larges tolérances seront proposées en faveur des bâtiments non long courriers jaugeant moins de 200 tonnes et s'écartant de moins de 400 milles du port d'attache.

En fondant, dans un texte unique, deux propositions de loi différentes, l'une applicable aux bateaux de pêche, l'autre aux caboteurs, on arrive à un ensemble qui n'est plus en harmonie avec la loi du 17 avril 1907 elle-même. Celle-ci, en effet, a toujours entendu traiter les navires de pêche, et surtout de petite pêche, plus favorablement que les navires de commerce; de là, par exemple, les dispenses accordées aux premiers par les articles 32, 52 et 54 de la loi, et par plusieurs articles du décret du 21 septembre 1908. Le projet nouveau devait donc traiter aussi favorablement les navires de pêche que les caboteurs et s'appliquer logiquement à tous les bateaux de moins de 200 tonnes, qu'ils soient de pêche ou de commerce. De nombreux chalutiers à vapeur, dépassant 100 tonnes, notamment à Boulogne, auraient bénéficié de la nouvelle loi.

D'autre part, la rédaction du projet est défectueuse en la forme : tantôt elle substitue un nouveau texte à celui de 1907, tantôt (article premier), elle excepte purement et simplement certains navires des dispositions de la loi, pour les y soumettre à nouveau, en ce qui concerne certaines taxes (article 3 du projet). Notons ici que la loi elle-même a déjà autorisé (article 32) les navires de moins de 200 tonnes pratiquant des navigations autres que le long cours et le cabotage international, à déroger aux règles générales du travail. Aucune modification n'était donc nécessaire sur ce point. L'ensemble de la loi initiale et du texte nouveau aurait eu ainsi plus d'unité, on eût évité des difficultés d'interprétation ultérieures.

Sur le fond, les articles 1, 2 et 3 du projet appellent de plus importantes observations.

A notre avis, il eût suffi de modifier, en faveur des navires visés par MM. Lamy et de Kerguézec, les taux des taxes de visites de partance; toutes les autres exceptions demandées par les propositions de loi pouvaient se déduire de la réglementation de 1907.

Il est très juste d'appliquer aux petits bateaux et même, peut-être, à tous les navires armés au petit cabotage national et au bornage, un taux spécial de visite de partance. Les intéressés disent qu'ils sont exposés à payer, par an, douze taxes de 10 fr., alors que les grands paquebots du long cours n'acquittent que

trois ou quatre taxes de 20 francs. C'est possible, mais en fait, dans beaucoup de quartiers de Bretagne, les petits navires ne subissent guère plus de cinq à six visites de partance, bien rarement sept à huit par an; la protestation de leurs armateurs est donc un peu théorique.

Nous estimons cependant qu'il serait rationnel d'établir un taux de visite de 5 francs applicable au petit cabotage national et aux borneurs; en outre, on n'exigerait la taxe qu'une fois par trimestre.

Il est indispensable, à notre avis, de prévoir un taux unitaire de visite et non un taux forfaitaire annuel (article 3 du projet), car aux termes de l'article 52, paragraphe 4, c'est le droit de la visite de partance qui constitue le taux de l'amende applicable aux plaignants de mauvaise foi, provoquant à tort la visite de leur navire.

Par ailleurs, les dérogations au décret du 21 septembre 1908, dont on voudrait faire bénéficier les navires visés par MM. Lamy et de Kerguezec, se déduisent très facilement du décret lui-même, dont l'article 128 est ainsi conçu :

Pour les navires de commerce ayant moins de 200 tonneaux, pour les navires de pêche au-dessous de 200 tonneaux, s'ils sont à voile, et au-dessous de 250 tonneaux, s'ils sont à vapeur ou à propulsion mécanique, pour les navires de plaisance de moins de 200 tonnes, pour les yachts de course et pour les navires ayant des affectations spéciales, le ministre de la Marine peut, sur l'avis de la Commission supérieure, dispenser partiellement des prescriptions contenues dans le décret du 21 septembre 1908, à l'exception des chapitres III (Sécurité de l'appareil moteur), et VII (Ligne de charge), s'il est reconnu que cette dispense ne peut avoir d'inconvénients.

Faisant application du dit article, le Ministre de la Marine a, par circulaire du 2 juin 1911, B. O., p. 1082, accordé d'importantes dispenses à divers bateaux de pêche boulonnais, au sujet des couchettes, des penderies, de la présence d'appareils mécaniques dans le poste arrière, de la dimension des canots de sauvetage, etc.

Des bateaux de pêche d'Etaples, du Portel et de Gravelines ont, par la même circulaire, en raison de leurs formes, bénéficié de tolérances relatives à la hauteur, à l'aménagement, au cube d'air,

au mobilier des logements. Des dispenses encore plus larges ont été concédées par circulaire du 31 mars 1911, B. O., p. 665.

Rien n'empêche, par suite, d'accorder aux autres types de bateaux de pêche, par la même procédure, le bénéfice de dérogations analogues.

L'article 128 précité, il est vrai, interdit toute dérogation sur deux points : la sécurité de l'appareil moteur, la ligne de franc-bord; sur le premier point, nul n'a protesté; le second point, au contraire, est visé dans les documents parlementaires ci-dessus envisagés, et dans les protestations des groupements de pêcheurs.

Le chargement des navires de pêche, a-t-on dit, ne peut être excessif; les règles de franc-bord sont inutiles à leur égard. Nous ajoutons qu'il en est de même pour les bateaux pilotes, mais à une condition, c'est que ni les bateaux de pêche, ni les bateaux pilotes ne fassent le transport des marchandises; or, plusieurs navires de petite pêche, certains thonnières de Bretagne en particulier, font du cabotage pendant l'hiver. De toute manière, la ligne de franc-bord est indispensable aux navires de grande pêche appelés à recevoir de lourdes cargaisons.

Mais, si quelques tolérances peuvent ainsi être admises au sujet de la ligne de charge, il serait dangereux d'accorder le même bénéfice aux bâtiments de commerce visés par la proposition de M. de Kerguézec. Nombreux sont les petits caboteurs de 200 tonnes fréquentant des parages où la mer est très dure : à Brest, par exemple, sauf une exception, les vapeurs ou voiliers qui desservent la rade et les ports extérieurs (Audierne, le Conquet, Ouessant) ont au plus 150 tonnes. Quelle serait la situation d'un de ces navires, trop chargé, dans des zones où l'on rencontre, l'hiver, des houles de plusieurs mètres de creux? Ce bâtiment serait en danger¹.

En effet, on démontre, en théorie du navire, que la surcharge diminue la réserve de stabilité et réduit l'angle de chavirement; d'ailleurs, un bateau lourdement chargé est exposé à être « mangé » par la mer et balayé par les lames².

¹ On a vu récemment des navires de moins de 25 tonnes appareiller de Brest avec un chargement tel que, dans le port, l'eau recouvrait le pont jusqu'aux hiloires de panneaux.

² Un rapport en date du 15 mai 1912 sur la première partie de la campagne de pêche d'Islande signale que les bâtiments chasseurs, dont le tonnage est inférieur à 200 tonnes, sont souvent trop chargés et que plusieurs ont dû, par mauvais temps, sacrifier une partie de leur cargaison.

La dérogation réclamée risque ainsi d'être fort dangereuse pour ceux qui en bénéficieraient.

Les Anglais l'ont si bien reconnu qu'ils viennent de rendre plus sévères leurs règles relatives à la ligne de charge; d'après l'article 437 du Merchant shipping act de 1894, cette ligne n'était pas exigée des navires employés uniquement à la pêche ou à la navigation dans les eaux intérieures et des caboteurs côtiers de moins de 80 tonnes.

La loi de 1906 a supprimé la tolérance consentie à ces caboteurs.

D'ailleurs, si les règles de franc-bord venaient à être supprimées en France pour les petits navires, on ne saurait cependant refuser aux inspecteurs de la navigation le droit de retenir les bateaux trop chargés; faute d'une preuve extérieure de la surcharge, il faudrait s'en rapporter au coup d'œil de l'inspecteur, dont l'appréciation pourrait toujours alors être discutée.

A un autre point de vue, le maintien sous une réglementation efficace des caboteurs de moins de 200 tonnes a un grand intérêt; ces petits bâtiments ont, trop souvent, un matériel tout à fait défectueux. Citons, entre autres exemples, les faits suivants; au début de 1912, l'inspecteur de la navigation arrêtait, à Tréguier, un bâtiment de 100 tonnes qui n'avait pour tout engin de mouillage qu'une ancre déjà privée d'une de ses pattes.

Le 5 juin 1912, l'inspecteur de Saint-Malo retenait un *dundee* de 94 tonnes, qui appareillait pour Bordeaux sans posséder de carte de la côte de France et de la Gironde, ni d'instructions nautiques correspondantes.

La réglementation actuelle est donc en général prudente, et nous estimons que sans grandes modifications à la loi, on donnerait satisfaction à presque toutes les propositions; il nous paraît suffire de :

1° Reviser l'article 52, en vue de réduire à 5 francs la taxe de visite de partance, applicable aux navires armés au cabotage national et au bornage. La taxe ne serait exigée qu'une fois par trimestre. Comme compensation, les navires de grande pêche, présentement exempts de taxe, rentreraient dans la règle générale;

2° Dispenser de la marque de franc-bord¹, en modifiant la loi (article premier, 5°), les bateaux pilotes, les bateaux viviers et peut-être à la rigueur les voiliers armés à la petite pêche ou à la pêche au large, sous réserve que ces navires ne transporteront point de marchandises.

Le département de la Marine pourrait d'ailleurs demander au bureau Veritas une réduction, au profit du petit armement, du prix de calcul et de tracé de la ligne de franc-bord; éventuellement, en faveur des petits armateurs montant eux-mêmes leurs navires, le soin de calculer le franc-bord pourrait être assuré gratuitement par l'ingénieur de la Marine, membre de la Commission de visite (article 4).

Toutes les autres dérogations réclamées peuvent être obtenues, sans modifier le texte de 1907, par application de l'article 32 de la loi et de l'article 128 du décret du 21 septembre 1908.

Ajoutons qu'il y aurait des inconvénients à prendre en considération, comme le propose M. le député Le Bail, une jauge nette spéciale; il serait alors possible de tourner la loi et de diminuer fictivement la jauge du navire, en plaçant à bord des cloisons provisoires² qui réduiraient, en apparence, le cubage net du bâtiment. D'autre part, dans un but de clarté, il est préférable de garder dans la législation un seul mode d'évaluation des tonna-

¹ Le Conseil supérieur de la navigation a rejeté une proposition exemptant les bateaux de pêche de la marque de franc-bord (Circulaire 667 du C. C. A.; Circulaire du 4 juillet 1912, relative aux navires de la Société de pêche coloniale de Douarnenez). La Commission supérieure de la sécurité a refusé la dispense à des remorqueurs pouvant transporter, même accidentellement, des passagers [20 juillet 1911, *Marseillais* (xiv), 8 janvier 1911 (Jean d'Agrève)]. Elle a accordé cependant la dispense à des remorqueurs naviguant seulement dans le port ou en rade (20 juillet 1911).

A notre avis, il y a danger à dispenser de la ligne de franc-bord un vapeur qui est exposé à prendre un trop grand chargement de charbon. Une navigation de rade peut d'ailleurs être très dangereuse en hiver, au Havre, par exemple.

Inversement, la marque de franc-bord a été rendue facultative pour les barques de pêche de Camaret, Concarneau, Etel (circulaire du 24 septembre 1911). Ultérieurement une appréciation judicieuse du règlement a conduit à refuser la dispense demandée par le sloop le *Goëland* de Brest, armé au bornage; le refus est motivé par la tendance des navires de l'espèce à prendre des chargements excessifs (6 mars 1913).

² Voir en ce sens Circulaire (douanes) du 28 mars 1911; Circulaire 762 du C. C. A.

ges, la jauge brute, d'ailleurs bien définie et invariable pour un navire déterminé et une même méthode de jaugeage¹.

CHAPITRE XII

Étude des dispositions qui régissent le navire et son matériel

Nous examinerons successivement la réglementation applicable au navire lui-même (section I : coque, machines, logements, sécurité), et les prescriptions relatives au matériel mobile (section II : matériel d'armement et de sauvetage).

SECTION I

Coque, Machines et Logements

LII. — COQUE

L'instruction du 17 mai 1909 (articles 7, 18 à 24), trace les règles relatives à la solidité et à la sécurité de la coque. Elle ne définit par les conditions de construction, mais renvoie, en cas de doute, aux règles d'échantillonnage édictées par le bureau Veritas; rappelons ici que tout navire possédant la première cote à l'un des registres de classification agréés est dispensé des visites de mise en service et des visites périodiques. (Loi, article premier, 1^o.)²

Le Conseil d'Etat a supprimé du projet de décret, devenu le règlement de 1908, toutes les dispositions relatives à la construction de la coque, estimant qu'il n'avait pas reçu du législateur une délégation suffisante pour préciser ces questions.

L'instruction de 1909 étudie successivement les points suivants : étanchéité de la coque et des cloisons étanches (articles 18 à 23); dispositions et écartement de ces cloisons, qui ne doivent pas être, en principe, distantes de plus de 27^m,50 étanchéité des sabords,

¹ On pourrait toutefois entrer d'une autre manière dans les vues de M. le Bail : il suffirait d'élever le tonnage limite (25 tonnes) au chiffre qui sera adopté pour la jauge maximum permettant l'armement au bornage (45 tonnes d'après le projet de loi, 60 tonnes d'après certains amendements). On mettrait d'ailleurs ainsi un peu d'unité dans la législation.

² Cette faveur est pleine d'inconvénients qui seront exposés plus loin.

panneaux et autres ouvertures¹, hauteur des rambardes et pavois (article 21); gouvernail et appareil de manœuvre, drosses (article 22); conditions de sécurité à exiger de la mâture (article 23); dispositions des manches à air, ventilation des cales et entreponts (article 24); sécurité des canalisations électriques (article 33).

Les installations particulières applicables aux navires de pêche, aux remorqueurs, aux dragues, aux citernes, aux navires de plaisance, font l'objet d'articles spéciaux.

Le décret de 1908 comporte en résumé une lacune, en ce qu'il est muet sur les questions de construction et d'échantillonnage des coques.

Le Gouvernement a compris dans le projet de loi de 1910 une disposition permettant de régler ces matières par décret.

LIII. — TUYAUTAGE D'ÉPUISEMENT DES VOIES D'EAU ET MOYENS DE SECOURS CONTRE LES INCENDIES

Les articles 71 à 73 du décret de 1908 consacrent les dispositions habituellement admises relativement aux appareils d'épuisement, tuyautage des ballasts, archi-pompes, etc. Les articles 74 et 75 du décret, 32 de l'instruction, s'occupent du matériel d'incendie, pompes à vapeur, tuyautage fixe, dispositions des bouches d'eau et des manches flexibles.

LIV. — LOGEMENTS, HYGIÈNE ET SALUBRITÉ DES LOCAUX

(Chapitre II, section I^{re} du décret de 1908; article 34 de l'instruction de 1909.)

Le décret de 1908 détermine avec précision toutes les dispositions relatives à l'hygiène et à la salubrité des logements, cube d'air, d'ailleurs très largement calculé, surface horizontale de plancher¹ (article 5); hauteur d'entrepont (article 6); espacement des couchettes (article 10), qui doivent avoir un accès indépen-

¹ Une circulaire du 7 juin 1911, B. O., p. 1085, fixe les dimensions des écoutilles sur les navires à citernes.

² Voir, pour le calcul de la surface horizontale de plancher : Circulaire du 5 septembre 1912.

dant (circulaire du 16 octobre 1911, *B. O.*, p. 813), ce qui est loin d'exister sur les chasseurs de Terre-Neuve.

Les articles 11 à 13 traitent de l'éclairage des postes, de leur ventilation et des appareils de chauffage, qui ne peuvent être à combustion lente. L'article 16 détermine le nombre des poulaines et les règles d'hygiène indispensables à ces locaux.

L'article 17 vise la propreté corporelle des marins, les distributions d'eau pour le lavage individuel et le lavage du linge.

Les exigences du règlement sur ces points sont insuffisantes; il eût fallu imposer aux navires d'un certain tonnage, 1.000 tonnes, par exemple, comme en Allemagne, l'installation de lavabos¹, qui n'est pas prescrite aujourd'hui.

L'article 18 (désinfection des objets de literie) est, à notre avis, à modifier; il ordonne la désinfection annuelle des literies fournies par l'armement, mais non de celles que les marins peuvent embarquer eux-mêmes et qui, pratiquement, ne peuvent être désinfectées. A Saint-Malo, par exemple, les 800 graviers qui composent le Grand Départ se présentent à bord, la veille de l'appareillage; il est impossible, en 24 heures, de faire passer à l'étuve les couchages qu'ils embarquent.

Pour mettre fin à un état de choses déplorable, il nous paraît indiqué de décider que l'armement fournira toujours une literie qui sera désinfectée annuellement.

L'article 20 (disposition des logements sur les navires de pêche) avait, dans l'origine, une rédaction confuse, provenant de suppressions apportées par le Conseil d'Etat au projet initial. Cet article devait régler les atténuations consenties aux règles générales ci-dessus, en faveur des navires de pêche.

Il devait, en fait, se combiner avec ces règles générales; l'ensemble était peu clair et finalement les navires de pêche étaient moins bien traités que les bâtiments de commerce.

L'article 20 a été rédigé à nouveau (décret du 4 août 1910, *B. O.*, p. 2804); il groupe toutes les dispositions applicables aux navires de pêche, il impose un cube d'air, une hauteur d'entre-

¹ La Commission supérieure de la sécurité a annulé une décision de la Commission de visite du Havre prescrivant d'établir à bord du vapeur *Mississippi* autant de robinets distributeurs d'eau douce qu'il y a d'hommes dans une bordée de quart du personnel mécanicien (2 mai 1913, *B. O.*, p. 717).

pont, autorise le passage, à travers les logements, des tuyaux de vapeur, etc. Les postes doivent être garnis d'armoires, de caissons, de tables, de sièges.

Les couchettes peuvent être disposées sur trois plans, sauf à bord des navires de grande pêche. Une penderie est affectée aux effets cirés; elle est en dehors du poste et placée de façon qu'on puisse y déposer les effets avant de pénétrer dans le poste et gagner celui-ci, sans cesser d'être à l'abri.

Cette nouvelle rédaction a donné lieu, comme la première, à de vives protestations¹ sur les points suivants :

1° L'organisation de la penderie conduirait à l'obligation d'empiéter sur les cales de chargement;

2° L'interdiction de superposer plus de deux couchettes sur les navires de grande pêche serait excessive;

3° Le décret impose un trop grand nombre de caissons, armoires, sièges².

Le Ministre de la Marine, autorisé par l'article 128 du décret de 1908, à accorder des dispenses aux navires de moins de 200 tonnes, a, par circulaire du 31 mars 1911, B. O., p. 665 (navires de commerce de moins de 200 tonnes et navires de petite pêche), et par circulaire du 2 juin 1911, B. O., p. 1082 (bâtiments de pêche de Boulogne, Etaples, Gravelines), concédé d'importantes dérogations aux règles qui précèdent.

Quand des dispenses analogues auront été accordées aux pêcheurs de Camaret, Douarnenez, Groix et, en général, de la côte Ouest, l'article 20 ne régira plus, en fait, que les navires de grande pêche.

L'inspecteur de la navigation de Saint-Malo a fait, en 1912, agréer par tous les armateurs une disposition qui place la penderie dans un roof au-dessus du poste. Ainsi le décret est obéi sans grands frais. La penderie répond à une nécessité impérieuse, si l'on veut éviter l'infection des postes à bord des bâtiments de grande pêche; elle ne saurait être supprimée.

¹ Voir, notamment, le *Yacht* du 27 août 1910.

² Depuis 1913, il n'est plus exigé qu'un seul caisson ou une seule armoire par homme, mais non les deux meubles à la fois (Journal le *Yacht* du 20 nov. 1913).

L'interdiction de superposer les couchettes sur trois plans reste parfaitement justifiée, en raison du peu de hauteur des postes des goélettes d'Islande.

Il suffirait, finalement, pour achever la mise au point du règlement, d'étendre aux pêcheurs de la côte Ouest de France les dispenses accordées à ceux du Pas-de-Calais, et d'essayer de dégager quelques règles générales qui formeraient le règlement atténué, applicable aux navires de petite pêche.

Les navires de plaisance de moins de 350 tonnes échappent à la réglementation qui précède (article 22).

Enfin, les articles 23 à 29 s'occupent du logement des passagers, cube d'air, couchettes, infirmerie¹.

LV. — APPAREILS MOTEURS ET ÉVAPORATOIRES

L'organisation des appareils à vapeur fait l'objet des articles 33 à 63 du décret de 1908, des articles 26 à 31 de l'instruction de 1909.

La nouvelle réglementation innove peu; elle reproduit sensiblement l'ancienne (décret du 1^{er} février 1893), en l'amendant pour tenir compte du décret du 9 octobre 1907, régissant les appareils à vapeur en service à terre.

Cette partie du règlement, bien au point, n'est l'objet d'aucune critique.

Le décret envisage successivement : l'organisation des chambres des machines et des chaufferies, leurs dégagements en cas d'accident et leur ventilation (article 33); il examine ensuite les divers organes d'une machine, mise en train (article 35), tuyautage de vapeur (article 36), condenseur (article 37), moteur de guindeau (article 39), etc., etc.

Les chaudières doivent porter des soupapes de sûreté (articles 42 à 43), des indicateurs du niveau de l'eau (article 41), des manomètres (article 47).

Les articles 52 à 62 fixent les modes de visite des appareils.

¹ Une circulaire du 28 juillet 1911 décide que des récompenses seront accordées aux capitaines des navires se signalant par la bonne tenue des postes d'équipage. Des félicitations pourront aussi être accordées aux armateurs. (Circ. du 29 août 1913, B. O., p. 1006.)

Tous les quatre ans, les chaudières subissent des épreuves complètes, comportant notamment un essai à froid. Quand l'appareil réunit douze ans d'âge, les épreuves ont lieu tous les deux ans.

La pression de l'essai à froid est égale à la pression de régime, augmentée de moitié, sans que cette surcharge puisse dépasser 6 kilogrammes.

Dans l'ancien règlement, l'essai à froid était annuel et fatiguait inutilement les chaudières; toutefois, la surcharge de pression ne pouvait dépasser 3 kilos.

On a donc rendu les essais plus rares, mais plus sévères.

Ces conditions sont plus douces que celles en vigueur dans la Marine de guerre, dont les chaudières sont essayées à froid chaque année, à la pression de régime majorée de 5 kilos (circulaire du 16 février 1910, *B. O.*, p. 302); en outre, les navires de guerre procèdent, tous les cinq ans, à une visite minutieuse des tuyautages de vapeur, qui sont éprouvés hydrauliquement, élément par élément.

La réglementation qui précède ne prévoit qu'un essai initial des tuyautages; c'est là une lacune.

Quelques indications au sujet des moteurs à pétrole et à gaz pauvre font l'objet des articles 64 et 65.

Disons enfin que les navires possédant la première cote de l'un des registres de classification agréés, sont dispensés des visites et essais réglementaires des machines et chaudières.

LXI. — TRACÉ DE LA LIGNE DE FRANC-BORD¹. STABILITÉ DU NAVIRE

(Articles 112 à 115 du décret de 1908 et 68 de l'instruction de 1909.)

C'est le bureau Veritas qui a reçu la mission de dresser les tables de franc-bord, dont l'application est d'ailleurs confiée aux sociétés de classification agréées. Le règlement ainsi préparé a été approuvé par décrets des 21 septembre 1908 et 20 février 1909, *B. O.*, p. 77.

Malgré la complexité du sujet, les tables de franc-bord sont rela-

¹ On entend par franc-bord la distance verticale mesurée sur les flancs du navire au milieu de la longueur de la flottaison en charge, depuis cette flottaison jusqu'à l'intersection de la surface extérieure du bordé de muraille avec la surface supérieure du pont.

tivement simples : elles paraissent une adaptation de la réglementation anglaise ou, en tout cas, conduisent aux mêmes résultats.

La marque de franc-bord consiste en un disque peint à la flottaison et traversé par un diamètre horizontal, qui coïncide avec la flottaison normale d'été, en eau salée.

Les vapeurs portent en outre, sur l'avant du disque, des marques représentant les flottaisons d'hiver en Europe, d'hiver dans l'Atlantique Nord, d'été sous les tropiques, et enfin la flottaison en eau douce.

Sur les navires à voiles et les yachts, les marques sont plus simples.

Le décret de 1908 est muet sur les questions d'arrimage des marchandises dangereuses, grains, blés, etc. et sur les chargements de pont. C'est une lacune que comble mal l'article 68 de l'instruction de 1909 et qui n'existe pas à l'étranger (Angleterre, Hollande, etc.)².

E. CORRE,

Contrôleur de la marine.

(A suivre.)

¹ Un décret (commerce) du 15 décembre 1893 (*Bulletin des Lois*, p. 1894), rendu en exécution de la loi du 20 décembre 1892, a bien réglé l'arrimage des marchandises à bord, mais cet acte se préoccupe surtout de la conservation des objets transportés; c'est accessoirement qu'il vise la sécurité du navire; ces dispositions accessoires auraient dû, après mise au point, être insérées dans le décret de 1908; ainsi les inspecteurs de la navigation auraient pu s'y référer expressément.

² L'Espagne et la Russie ont rendu plus sévères en 1913 les mesures limitant les chargements sur les ponts des navires.

SOUVENIRS MARITIMES

(1843 A 1854)

de M. le Docteur Robert GESTIN

Ancien directeur du Service de la Marine, ancien président du Conseil supérieur de Santé de la Marine

(Suite¹)

A la marine, ou plutôt à l'amiral Cécille, qui avait préparé les voies à la mission française, revenait une bonne part dans le succès des négociations. Représentée par l'amiral, par les commandants de la *Cléopâtre* et de l'*Archimède* et par les officiers de ce dernier navire, la marine avait assisté à la conclusion et à la signature d'un acte important et solennel, dont les suites ne pouvaient être qu'heureuses pour les deux pays.

Disons de suite, en anticipant sur ce récit, que l'échange des ratifications du traité du 24 octobre 1844 eut lieu le 25 août 1845¹ à Taï-pin-tziou, près de Bocca-Tigris, où les deux plénipotentiaires français et chinois s'étaient donné rendez-vous. Une lettre de l'amiral Cécille rend compte de cette formalité dans les termes et avec les réflexions qui suivent :

« Ky-Ing était accompagné de Pan-Tseu-Tchen, de Tsao, du
« préfet de Canton et d'une suite nombreuse. Ils se rendirent à
« bord de la *Cléopâtre*, à Bocca-Tigris, où, comme de coutume,
« tous les honneurs leur furent rendus, entre autres les coups de
« canon, et où il y eût grand dîner. Le lendemain avait lieu à
« terre l'échange des ratifications, suivi de dîner de gala, de fêtes,
« d'illuminations, etc...

¹ *Revue Maritime* d'Octobre-Novembre-Décembre-Janvier.

¹ L'*Archimède* se trouvait à cette date à Suez, attendant le commandant Pâris.

« Quand on compare », ajoute M. Cécille, « les relations actuelles avec celles qui existaient il y a quatre ans, les prévenances, les délicatesses, que l'on trouve actuellement chez les grands fonctionnaires de l'empire, avec la hauteur, l'orgueil, le mépris même dont ils faisaient, pour ainsi dire, profession à l'égard des Européens, on ne peut s'empêcher de reconnaître qu'une grande révolution s'est faite dans leurs esprits. Un siècle semble séparer ces deux époques. Les Chinois ont appris à connaître les barbares. Jusqu'alors, ils n'avaient vu que des hommes toujours prêts à subir des humiliations dans un intérêt de lucre, qui parlait en eux plus haut que la voix de l'honneur. Depuis, ils se sont trouvés en contact avec les grands fonctionnaires anglais, américains, français, dignes représentants de l'honneur national et ils ont été forcés de les estimer, de rendre hommage à leur sagesse, à leurs sentiments élevés et à la civilisation de l'Occident. Mais je le dis avec orgueil pour mon pays, des trois grands peuples qui se sont fait connaître des Chinois, les Français l'emportent de beaucoup dans leur esprit sur les deux autres. Les Anglais ont humilié l'empire, ils sont craints et détestés. Les Américains, sérieux, peu liants, ont pour unique affaire le commerce, ils sont bien avec tout ce qui est marchand. Les Français, plus désintéressés, plus sociables, ont véritablement conquis l'amitié des Chinois. On les aime pour leur caractère, non seulement partout où ils se sont fait connaître personnellement, mais aussi jusque dans l'intérieur de l'empire. Leur nom y est arrivé avec une auréole de grandeur qui se rattache à d'anciens souvenirs et n'est prononcé qu'avec un sentiment de sympathie. »

Ajoutons que dans un moment d'abandon, Ky-Ing a dit à M. Cécille devant d'autres personnes : « Les Français sont considérés par les Chinois comme les meilleurs et les plus sincères amis de la Chine. Les Américains viennent après. »

Mais je reprends ma narration au point où je l'ai laissée.

En quittant l'*Archimède* dans la nuit du 24 au 25 octobre 1844, Ky-Ing et les autres mandarins emportaient une haute idée des Français, et un souvenir ineffaçable de nos relations avec eux. Ne pouvant nous recevoir dans son palais enclavé dans la ville tartare, Ky-Ing offrit à MM. de Lagrenée et Cécille une belle maison

dans le faubourg de Canton et nous invita à un repas chez Pan-Tseu-Tchen.

Quelques jours après, comme ce dernier réitérait son invitation d'aller passer quelques jours chez lui, nous partîmes pour Whampoa. Le mandarin Ou, envoyé par le commissaire impérial, mit à notre disposition deux grandes embarcations pour monter à Canton, le tirant d'eau de l'*Archimède* ne lui permettant pas d'aller au delà de Whampoa. Après avoir remonté la rivière dans nos bateaux plats jusqu'auprès de Canton, nous entrâmes, du côté de la rive droite dans un arroyo, sur les bords duquel on voyait quelques habitations construites sur pilotis. Un peu plus loin s'élevait le château de campagne du mandarin, bâti sur un étang, avec des terre-pleins pour les allées et les jardins, avec des ponts, des arcades, etc., le tout dans le goût chinois si connu et si popularisé en Europe par les peintures, les sculptures, les éventails, les décorations des paravents et les mille objets qui nous viennent du Céleste Empire.

Comme le moment du dîner était encore éloigné, le mandarin, après nous avoir reçus, nous laissa la liberté de nos mouvements. En visitant le parc, les petits jardins, les divers pavillons de la propriété, j'aperçus dans un endroit écarté un groupe de jeunes et jolies Chinoises. C'étaient les femmes, ou du moins quelques-unes des femmes de notre hôte. Elles ne me laissèrent pas le temps de les bien voir : elles s'éclipsèrent derrière un pavillon. On nous avait dit que Pan-Tseu-Tchen avait des villas dans plusieurs localités de la Chine, villas dans chacune desquelles il avait un harem. Du reste, dans ce pays, où la polygamie est dans les mœurs, la plupart des hommes qui ont à se déplacer régulièrement pour leurs affaires, ont un ménage dans chacune des villes où ils ont à séjourner. Notre comprador de l'*Archimède*, c'est-à-dire l'individu qui se chargeait de nous approvisionner, se déplaçait comme nous et avait à Whampoa, à Macao, à Hong-Kong et peut-être ailleurs, une demeure habitée par une de ses femmes. Il faut avouer que cet usage est assez commode.

En visitant l'un des pavillons dont toutes les portes étaient ouvertes, j'entrai dans une chambre très sommairement meublée, dont le fond était masqué par un grand rideau vert. J'étais seul.

J'eus l'indiscrétion d'écarter ce rideau et subitement je m'arrêtai, surpris et honteux, en présence d'une jeune anglaise au teint rosé, aux yeux bleus, qui me regardait en souriant. Elle était coiffée d'un chapeau de paille et habillée d'un simple peignoir. Étonné de son silence et de son immobilité, je m'approchai et je vis que cette charmante jeune fille était une poupée de grandeur naturelle. Mon indiscrète curiosité n'en resta pas là. Je pus me convaincre que ce mannequin, de fabrication soignée et surtout fidèle, était, sinon la femme préférée du mandarin, du moins un apéritif, dont il se servait comme prélude à ses conversations avec celle à qui, un instant après, il jetait le mouchoir.

Dans la maison principale et dans les divers pavillons nous vîmes quelques pièces très originales et fort jolies comme ameublement et comme ornement des murs. Dans plusieurs, à côté de paysages et de portraits chinois, on remarquait des lithographies européennes colorées, représentant des monuments ou des villes.

L'un des pavillons se compose d'une grande salle de théâtre dans laquelle Pan-Tseu-Tchen nous donna un sim-song, c'est-à-dire une représentation théâtrale. La salle avait été ornée de fleurs à notre intention. Le sujet de la pièce, comme je l'ai su après, était l'histoire d'un ménage dont le mari, après vingt ans d'absence, revient au foyer conjugal. N'étant pas reconnu, il se présente comme un étranger et, quand il veut se faire reconnaître de sa femme, celle-ci le repousse comme un imposteur, lui disant que son mari était jeune. Le mari réplique qu'elle a aussi vieilli. Elle se regarde dans une glace et voit avec surprise ses traits flétris. On se reconnaît, puis on se brouille, enfin on se raccommode définitivement, et le mari déclare qu'il a conquis un grand pays et qu'il est devenu empereur, ce qui ravit sa femme.

Cette pièce naïve était partie chantée, partie déclamée, comme nos opéras-comiques. Un grand sim-song auquel j'avais assisté à Macao, m'avait paru plus curieux, plus bizarre, plus chinois enfin par l'étrangeté de la musique, les vociférations des acteurs, leurs costumes, leurs gambades extraordinaires, par tout enfin, voire même par le théâtre, construit en vingt-quatre heures dans un champ, avec de longues tiges de bambou et des nattes, pouvant recevoir cinq à six mille spectateurs, et destiné à être dé-

moli après la représentation, laquelle durait quatre à cinq jours, sans interruption et même sans entr'acte.

Enfin on se mit à table. Le dîner était d'une trentaine de couverts. Du côté français tous les membres de l'ambassade et tous les officiers de l'*Archimède*; du côté chinois notre hôte Pan-Tseu-Tchen, Ky-Ing et les mandarins Houang, Tsao, Ou, Tsong et quelques autres personnages; M. de Lagrenée et l'amiral aux places d'honneur avec Ky-Ing et les plus hauts mandarins. Le repas, abondant et soigné, fut servi surtout à l'européenne. On commença par une soupe aux nids d'hirondelles que, pour ma part, je trouvais excellente. Ce potage ressemble beaucoup au potage au tapioca, mais avec un goût plus fin. Il y eut ensuite du roast-beef, des poulets, du jambon, et puis des desserts variés que d'habitude les Chinois servent au commencement du repas. On servit les vins dans des tasses d'or. Le mandarin Houang essaya de griser les Français, mais sans pouvoir obtenir la revanche de la défaite subie par ses collègues Tsao et Tsong, dans les précédents repas. On ne se leva de table que fort tard. Les uns s'en retournèrent à Canton, nous, de l'*Archimède*, nous rentrâmes par notre plat à Whampoa.

Ce dîner fut le dernier acte des relations de l'état-major de l'*Archimède* avec les dignitaires du Céleste Empire.

Les souvenirs qui me sont restés de ces relations s'étaient affaiblis, et, pour les raviver et les écrire, j'ai dû recourir à quelques documents que j'ai exhumés de la poussière des archives de la marine. Mais une impression que j'ai bien gardée est celle de la distinction, de la bienveillance et des hautes qualités du plénipotentiaire Ky-Ing et des diplomates qui l'accompagnaient. Cette impression a été celle de tous les Français, officiers et diplomates, et, en particulier, celle de l'amiral Cécille et de M. de Lagrenée, les meilleurs juges sur ce point. Telle n'était pas, à cette époque, l'idée que le public se faisait en France des mandarins chinois. Pour moi, quand j'y pense, je me dis que, dans bien des circonstances, l'Europe aurait gagné à avoir des hommes d'État comme Ky-Ing.

Après l'intéressante journée passée chez Pan-Tseu-Tchen, l'*Archimède* resta au mouillage de Whampoa. C'était le second séjour que nous faisions dans ce port de la rivière, séjour plus long

que le précédent et pendant lequel nous eûmes le temps de visiter Canton et de faire des excursions dans les campagnes environnantes.

La distance est courte entre Whampoa et Canton. Seuls, les navires de faible tonnage peuvent remonter au delà de Whampoa. Mais les embarcations font le trajet rapidement et facilement au milieu du fourmillement des bateaux de toutes sortes, qui montent et qui descendent. En approchant de Canton, le nombre de ces bateaux devient extraordinaire et, devant les quais, les plus petits, les tankas, sont rangés en rues parfaitement alignées.

Plus au large sont rangés, également avec beaucoup d'ordre, les bateaux de pêche, ceux qui portent les marchandises hors du fleuve et dans les ports voisins. La première catégorie de bateaux forme la ville flottante. C'est en effet une vraie ville dont certains voyageurs ont évalué la population à plus de trois cent mille âmes. Cette évaluation paraîtra sans doute exagérée, mais elle s'explique quand on s'aperçoit que, dans chacune des unités de cette myriade de bateaux, vit toute une famille. Le chef de la famille est en général occupé à terre dans la journée, mais le tanka est conduit à la godille fort habilement par la femme, qui souvent a son dernier né attaché sur le dos, ce qui ne paraît pas la gêner le moins. Dans ces demeures flottantes, maisons qui marchent avec leurs habitants, et qui ont trois ou quatre mètres de long, sur un mètre et demi au plus de large, s'accomplissent tous les actes de la vie de cette partie de la population. L'arrière du bateau est couvert d'une toiture mobile, arrondie, n'ayant pas la hauteur d'homme et abritant la pièce unique dont le plancher est couvert d'une natte. Là, dort toute la famille. Dans un coin, se voit un petit fourneau pour la cuisson des aliments. Parmi les bateaux, il y en a qui sont des boutiques, de sorte que les habitants du fleuve n'ont pas besoin d'aller s'approvisionner à terre.

En 1844, une faible partie seulement de l'immense ville de Canton était accessible aux Européens. Ceux-ci n'avaient le droit de circuler que dans les rues commerçantes avoisinant les factoreries, lesquelles sont construites au bord de la rivière, de même que le consulat de France. Ces rues, Old-China street,

New-China street, Physic-street, dont les noms chinois me sont inconnus, sont assez étroites et bordées, dans toute leur longueur et sans interruption, de boutiques dont l'extérieur est très orné de sculptures, de découpures, de boiseries à jour, sur lesquelles s'étalent des couleurs vives où dominent le rouge, le vert et l'or, d'enseignes placées en saillie et dont les deux faces portent des inscriptions en caractères dorés, etc. C'est dans les boutiques de ces quelques rues que l'étranger peut faire ses achats de chinoïseries. On y trouve un grand choix de belles porcelaines, de laques, d'émaux, d'ivoires sculptés, de jades, de statuettes, de soieries précieuses. Mais, l'acheteur doit savoir marchander, car le vendeur, ainsi que cela arrive en Occident, commence par demander quatre fois le prix auquel il finit par céder sa marchandise. Ces rues sont vraiment originales. La plus curieuse des trois est Physic-street, rue des pharmaciens et des droguistes, dont les boutiques, plus ornées et plus soignées, portent sur les murs, en lettres d'or, des sentences telles que celle-ci, rapporté par le D^r Yvan, médecin de l'ambassade : « Il faut deux bons yeux au pharmacien qui se procure les drogues, il n'en faut qu'un au médecin qui les prescrit, et, quant au malade qui les prend, il doit être aveugle. » C'est dans Physic-street que se voient les plus riches magasins de curiosités.

Le promeneur a bien vite fait de parcourir ces rues commerçantes. Quand il a visité le quartier permis aux Européens, la tentation peut lui venir d'en franchir les limites. Celles-ci sont généralement indiquées par des portes barrant les rues. Me trouvant un jour au bout d'une rue non barrée, je crus pouvoir, avec quelques amis, pousser mon exploration plus loin. Nous n'avions pas fait cent pas, que nous étions entourés d'une foule menaçante qui nous arrêta et nous obligea à rentrer dans nos limites. Il fallut jouer des coudes pour nous frayer un passage entre les indigènes ameutés devant nous.

C'est en vain que le promeneur fatigué chercherait dans les rues de Canton un endroit où se reposer. Je n'y ai vu ni hôtel, ni café, ni même le moindre banc. Il faut marcher toujours. Le consulat de France, à l'époque dont je parle, paraissait abandonné. Cependant quelques membres de l'ambassade s'y étaient logés, je crois. La factorerie française, non destinée, d'ailleurs, à donner

l'hospitalité aux voyageurs, était dans le même état d'abandon. J'y ai passé une nuit, couché sur un paillason dans un grenier vide. Harassé de fatigue, je m'étais endormi profondément. Le matin, je n'étais plus reconnaissable, tant mon visage était boursoufflé, rouge et enflammé par les piqures de moustiques.

Les membres de l'ambassade, presque tous riches, achetèrent à Canton de belles chinoiserie. Mes moyens ne me permettaient que les emplettes les plus modestes. Cependant, j'ai pu rapporter quelques petits souvenirs, qui, sans valeur en Chine, pouvaient être intéressants en France, où les objets de l'industrie chinoise étaient alors relativement rares. Quand j'avais fait un achat, je ne manquais pas de réclamer au marchand le *kamcha*, que celui-ci ne peut pas refuser, et qui consiste en un petit objet donné par-dessus le marché, un petit magot, quelque menue porcelaine, etc. Mais j'ai vu de fort belles choses, d'admirables vases, de fines tasses, de magnifiques services de table en porcelaine, des jades, des tissus de soie, des ivoires d'un travail parfait. A la fin de mon séjour en Chine, j'ai vu les principales pièces d'un jeu d'échecs en ivoire sculpté qui avait été commandé par l'ambassade pour M. Guizot, alors ministre des Affaires étrangères. Chacune de ces pièces était un vrai chef-d'œuvre.

Il n'existe pas, à ma connaissance, d'édifices curieux, à Canton, du moins, dans les parties qui peuvent être visitées par les Européens. Cependant, en remontant la rivière, j'ai vu, sur la rive gauche, une pagode assez curieuse, dans laquelle les étrangers entrent librement, la pagode de Honan, je crois.

C'est au milieu de la rivière, un peu en dehors de la ville flottante que se voient les bateaux-fleurs dont on a beaucoup parlé, mais qui ont été bien rarement visités par les voyageurs occidentaux, attendu que l'entrée leur en est interdite. Mais rien n'empêche d'en voir l'extérieur. Ce sont de très élégantes maisons flottantes, sans aucun moyen apparent de locomotion, immobiles comme des navires à l'ancre. La coque du bateau ne s'élève pas à plus de vingt-cinq centimètres au-dessus du niveau de l'eau, et le pavillon construit sur cette coque n'a pas plus de deux mètres de haut, sur environ quatre mètres de large. L'intérieur du pavillon se compose d'un salon, qui occupe la plus grande partie de sa longueur et sur les côtés duquel s'ouvrent un certain nombre de

cabines. Il y a des fleurs partout, fleurs coupées en bouquets, fleurs vivantes en pots, fleurs en peinture sur les boiseries. C'est joli, élégant, original.

Un soir, descendant la rivière, avec deux amis, comme notre tanka passait lentement près d'un de ces bateaux de plaisir tout resplendissant de lumières et de fleurs, je voulus, poussé par l'attrait de la chose défendue et l'occasion étant bonne, satisfaire ma curiosité. Malgré les protestations de mes amis, je fis accoster la plateforme découverte, précédant le salon, dans lequel je me présentai en saluant. Il y avait là, tranquillement assis, un monsieur chinois, qui était peut-être le tenancier de l'établissement, et qui se leva en me voyant; au fond trois ou quatre jeunes filles en grande toilette et curieusement attifées, qui me parurent très jolies, quoique odieusement fardées. Silencieusement, je parcourus du regard tout cet intérieur, puis, sans me presser et en saluant de nouveau, je regagnai le tanka. Ce fut tout. Je ne crus pas avoir couru le moindre danger. Il est vrai que je n'avais pas cherché à pousser ma visite jusqu'au bout. Je crois que je l'aurais pu. Les Chinois ne sont pas plus méchants que nous. Le tenancier, si c'était un tenancier, ou le consommateur, me sembla un peu étonné, mais non hostile et, quant aux jeunes sirènes, elles ne bougèrent pas. On disait pourtant que les quelques Européens qui avaient tenté de passer outre à la consigne leur défendant l'accès des bateaux fleurs n'y avaient jamais réussi et avaient eu de plus à se repentir de leur témérité, car les plus heureux n'en avaient pas été quittes à moins d'une rude bastonnade.

Pendant les deux séjours de l'*Archimède* en Chine, d'août à décembre 1844 et de décembre 1845 à janvier 1846, j'ai pu parcourir en tous sens les campagnes des environs de Canton et de Macao et m'y livrer au plaisir de la chasse. Ces promenades à travers les champs et les bois, le fusil sur l'épaule, ont toujours eu, au temps de ma jeunesse, plus de charmes pour moi, que la visite des villes qui, dans toutes les parties du monde, se ressemblent plus ou moins.

Quoique généralement seul, malgré la défiance que cherchaient à me communiquer les autres Européens, je dois dire qu'il ne m'est jamais arrivé rien de fâcheux de la part des indigènes, au contraire. Ainsi dans les campagnes de la rive gauche de la

rivière de Canton, du côté de Whampoa, je n'ai vu que des gens doux, hospitaliers, et exempts de curiosité et de méfiance. A la porte des maisons, le passant trouvait une théière et des tasses placées là pour lui et plus d'une fois j'ai humé la tasse de thé traditionnelle sous l'œil bienveillant des habitants. A la chasse, les enfants m'accompagnaient, me montrant le gibier et me le rapportant quand je l'abattais. Je sais bien que l'étranger était exposé à de mauvaises rencontres, surtout aux alentours des villes, dans les faubourgs de Canton et aux environs de Macao, mais cela ne se voit-il pas en Europe? Et à ce propos, je me rappelle que peu de temps avant mon arrivée en Chine, l'amiral Cécille se promenant avec son aumônier sur une île bordant la rade de Macao, avait été attaqué par des Chinois armés de longs bâtons de bambou dont un coup lui avait brisé un doigt. Je sais bien aussi qu'à la même époque, les côtes et notamment les abords de Canton étaient infestés de pirates chinois qui s'embusquaient entre les nombreuses îles parsemées à l'embouchure du fleuve, fondant de là sur les navires qu'ils savaient sans défense, les pillant et très souvent massacrant équipages et passagers, chinois aussi bien qu'étrangers. Mais, il n'y a pas si longtemps que dans notre Méditerranée florissaient la piraterie barbaresque et la piraterie grecque. Je conviens aussi que le peuple chinois et même beaucoup de mandarins éprouvaient et manifestaient de l'aversion et de la défiance à l'égard des Européens. Mais que n'avaient-ils pas eu à souffrir des barbares de l'Occident?

Pour moi, après m'être frotté pendant environ sept mois aux diverses classes de la population chinoise, paysans, gens du peuple, marchands, hauts dignitaires, je déclare que non seulement je n'ai jamais eu à me plaindre de rien ni de personne, mais même que j'ai trouvé les Chinois fort au-dessus de l'opinion qu'en France nous avions de ce peuple alors peu connu et cependant mal jugé, ridiculisé et même horriblement calomnié. Certes, je ne le présente pas comme parfait, mais il m'a paru, sous certains rapports, supérieur à nous. Les Chinois sont très laborieux, tranquilles, ennemis de la guerre. Ce sont les premiers agriculteurs du monde; ils ne sont pas, comme nous, en proie à l'alcoolisme et leur criminalité est très inférieure à celle de la France. Depuis un grand nombre de siècles l'instruction primaire est généralisée

chez eux; dans les rangs les plus bas du peuple on ne voit pas d'illettrés. Aux marchés forains où les gens de la campagne viennent vendre leurs produits, il n'est aucun d'eux qui ne soit en état de présenter à l'acheteur son compte écrit et bien additionné. Or, à l'époque où j'étais le témoin étonné de cette diffusion de l'instruction en Chine, le nombre des illettrés en France atteignait des proportions invraisemblables. Je ne parle pas de l'antiquité de l'industrie chinoise. Parmi les cadeaux échangés à l'occasion du traité, on avait donné aux Chinois, non sans ostentation, un beau portrait de Jacquart, avec les armes de la ville de Lyon. Les Chinois firent en retour cadeau à l'ambassade de deux beaux tableaux, tissés de la même manière, mais datant de plus de 500 ans, voulant nous montrer que nos travaux récents sont depuis longtemps exécutés en Chine.

On peut admettre que sous le rapport intellectuel, la race chinoise est inférieure aux races occidentales, mais comme, anthropologiquement, elle est au moins égale à la race japonaise, sa proche parente, rien ne dit qu'à l'exemple de l'Empire du Soleil levant, le Céleste Empire n'étonnera pas un jour l'Occident par une métamorphose aussi extraordinaire que celle dont le Japon vient de nous rendre témoins¹.

Je disais à l'instant que le peuple chinois avait été fort calomnié en France. Ce que je sais de ce qu'on appelle l'Œuvre de la Sainte-Enfance va montrer à quel point et dans quel but il l'a été et continue sans doute à l'être. La Sainte-Enfance a été, je crois, montée à peu près à l'époque où je partais pour la Chine (1843). Ce fut un des prêtres que l'*Archimède* avait comme passagers qui m'en parla le premier. Il me dit que les Chinois qui, en général, avaient des familles nombreuses, se débarrassaient de leurs enfants en les jetant à la rivière ou en les donnant à manger à leurs cochons : que cette façon d'agir était dans les mœurs, que les missionnaires catholiques recueillaient beaucoup de ces petites victimes, les élevaient et en faisaient des chrétiens; qu'enfin cette œuvre de dévouement et d'humanité, étant très onéreuse, on devait y aider par des souscriptions.

Ces abominables hécatombes de nouveau-nés me paraissaient

¹ Ceci a été écrit au commencement de 1905.

extraordinaires. Je me disais que les Chinois, comme les autres hommes, devaient pourtant aimer leurs enfants. Mais, c'était un prêtre, un homme mûr qui m'affirmait cela et je le croyais, tout en admettant une certaine exagération. Mais quand il ajouta que le nombre des enfants jetés à l'eau dans les rivières ou sur les côtes était si grand qu'on en voyait flottant sur la mer de Chine et portés par le courant jusque sur le rivage des Philippines, où on en recueillait beaucoup de vivants, je compris qu'il voulait me mystifier, ou que j'avais affaire à un naïf qui répétait une fable grossière.

Cette histoire m'était restée dans la mémoire et je me rappelais que la grande ville de Canton et le pays très peuplé qui l'avoi-sine étaient signalés comme le principal foyer de ce crime contre nature. Or, la première fois que remontant de Whampoa à Canton, je traversai cette ville flottante dont j'ai parlé et qui est composée de milliers de bateaux rangés en rue, bateaux dans chacun desquels vit une famille, je remarquai que les enfants, très nombreux dans cette vaste agglomération, où on les voyait gambader et sauter d'un bateau dans un autre, portaient tous sur le dos, attachée entre les épaules, unealebasse ou gourde plus ou moins grosse. Je pensai tout d'abord que c'était peut-être une provision de lait, mais notre comprador, qui nous accompagnait, m'expliqua que c'étaient tout simplement des bouées de sauvetage destinées à empêcher les enfants de couler quand ils tombaient à l'eau, ce qui arrivait fréquemment. L'enfant surnageant, grâce à sa gourde était facilement repêché, de sorte qu'il ne s'en noyait pour ainsi dire jamais. On ne les noyait donc pas! Au contraire, on les mettait dans l'impossibilité de se noyer. Et puis, personne, pas plus à bord de l'*Archimède* que sur les autres navires de la station, n'avait jamais vu ni en mer, ni dans le fleuve, un seul enfant mort ou vivant charrié par le courant, et personne, ni sur nos navires, ni à terre, n'avait entendu parler d'enfants jetés à l'eau ou livrés en pâture aux porcs. Au contraire, dans mes nombreuses promenades à terre et dans la ville flottante, je voyais et je constatais que les enfants, partout très nombreux, étaient partout l'objet de l'amour et des soins de leurs parents, les plus petits suspendus au sein qui les nourrissait ou

attachés sur le dos de la mère quand celle-ci avait besoin de ses bras pour travailler.

J'étais dès lors éclairé sur la moralité de la Sainte-Enfance. D'ailleurs, on sait que l'immense population de plus de 400 millions d'habitants du Céleste Empire, loin de diminuer, va s'accroissant malgré les guerres, les épidémies et les émigrations, ce qui s'accorde mal avec les tueries inventées par l'œuvre de la Sainte-Enfance. Il est évident que dans un pays comme la Chine, où la vie est pour presque rien, la multiplicité des naissances n'est pas une charge pour les familles. La destruction systématique des enfants ne s'y expliquerait donc pas. D'ailleurs enfin, l'infanticide, on le sait aussi, est excessivement rare en Chine, beaucoup plus rare que dans les pays d'Europe où fleurit l'œuvre de la Sainte-Enfance.

On voit ce qu'il faut penser de cette œuvre qui, sous couleur de sauver de petits Chinois que rien ne menace, soutire l'argent des naïfs et draine les millions français vers Rome, depuis plus de soixante ans, au moyen de quêtes, de souscriptions, de sermons, de brochures, d'images, etc. On s'adresse surtout aux enfants : en leur faisant croire que pour douze sous, et plus sûrement pour davantage, ils deviennent parrains et marraines d'innocents petits êtres arrachés par les missionnaires à la férocité chinoise, on s'empare de leurs économies, avec la certitude que les petites dupes, par leurs importunités, sauront mettre leurs parents à contribution pour le plus grand bien de l'œuvre. La Chine est bien loin et les souscripteurs ne la connaissent que par les relations intéressées et fantaisistes des agents de l'œuvre. Et qui oserait mettre en doute leurs affirmations? Francisque Sarcey n'a-t-il pas été condamné par les tribunaux pour s'y être risqué et pour avoir ridiculisé certaines images répandues à profusion dans un but de propagande? Je les ai vues, ces images coloriées, apposées surtout aux portes des églises et représentant un tombereau se dirigeant vers une rivière et rempli jusqu'au-dessus des bords de petits enfants nus, grouillant et tombant à terre où des porcs les dévorent; et au fond du tableau un missionnaire accourant et ramassant dans sa soutane les pauvres bébés.

C'est d'une belle audace comme moyen d'abuser de la confiance et de la crédulité des gens. Mais cela ne fait couler que l'or des

dupes. Plus dangereuse est l'œuvre des missionnaires, à qui l'on ne fera jamais admettre que les Chinois ont le droit de préférer aux religions de l'Occident la religion de leurs ancêtres, et dont les catéchumènes, peu nombreux heureusement, sont toujours égorgés dans les troubles civils. Leurs agissements ont provoqué des expéditions de guerre dans lesquelles, avec l'or, a coulé le sang des Français, à qui il importe peu, cependant que la Chine soit catholique ou bouddhiste.

Je ne puis pas ne pas dire quelques mots de Macao, qui a été le centre de notre station et notre port très hospitalier de ravitaillement.

Cette colonie, dernier vestige de la puissance portugaise en Extrême-Orient, était, avec la colonie anglaise naissante de Hong-Kong, le seul port de relâche des navires européens en Chine. La ville, mi-partie portugaise et chinoise, est située à l'extrémité d'une des îles placées à l'embouchure du Si-Kiang. Elle n'offre rien de curieux si ce n'est une pagode vraiment pittoresque, appelée pagode des Rochers, située au bord de la mer, à l'entrée du port, au flanc d'une petite colline. Elle est formée de plusieurs petits temples creusés dans des blocs de granit et gracieusement ombragés d'arbres tortueux. — On voit aussi, dans une propriété particulière, une grotte ouverte dans un massif de rochers et dans laquelle Camoëns exilé composa une partie des *Lusiades*. La ville dite européenne ne contient que très peu d'Européens purs. La plupart des habitants, descendants des anciens colons, présentent des traits décelant un mélange de sang portugais et de sang chinois. La partie exclusivement chinoise de Macao se compose de rues étroites, sombres et sales. La population y est très serrée et très active surtout dans le quartier des bazars. Dans les boutiques, petites et obscures, on trouve, avec moins de choix et de luxe, les mêmes marchandises qu'à Canton, offertes avec empressement et politesse, car partout le marchand chinois a toutes les qualités que l'on peut désirer chez les commerçants. A tout client qui entre, on offre une tasse de thé et on fait bon visage, même s'il n'achète pas.

Comme station maritime, Macao est bien situé à l'entrée même de la rivière de Canton. Son climat est très bon, sa rade offre un bon mouillage en temps ordinaire, mais dans la saison des typhons

elle n'est pas très sûre et les grands navires qui, à cause de leur tirant d'eau, ne peuvent pas entrer dans le port, préfèrent avec raison le mouillage de Bocca-Tigris. Mais son port est bon, commode et bien abrité.

L'*Archimède* a fait, dans le port intérieur nommé Taïpa plusieurs séjours pendant lesquels je me suis livré à de fréquentes excursions par eau et par terre. Souvent soit seul, soit avec un homme de l'équipage, je partais dans le youyou du bord et, à l'aviron ou à la voile, je visitais les rivages environnants. Une fois, étant seul, je fus entraîné au loin par les courants souvent violents dans ces parages et je ne pus regagner le bord que très tard, grâce au renversement de la marée. Parfois je me mettais en chasse, mais le plus souvent sans succès, le gibier étant rare dans les plaines et sur les collines déboisées de la région. Chassant un jour la bécassine avec un aspirant de la *Cléopâtre*, dans une grande plaine près de Macao, nous nous trouvâmes en présence d'un troupeau de buffles qu'aucun berger ne gardait. Ces animaux ont la réputation de ne pas aimer les Européens. Nous le vîmes bien. Ayant, en nous apercevant levé le nez et reniflé l'air, ils se lancèrent tous ensemble vers nous au grand galop et têtes baissées. Impossible de nous sauver. Pas un abri, pas un arbre derrière lequel nous réfugier. Notre seule chance de salut était de tenir tête à l'attaque et de tirer de près nos quatre coups de fusil au mufle et dans les yeux des premiers assaillants. Nous étions en joue et nous allions faire feu, quand subitement le troupeau s'arrêta tout net à quelques pas de nous, comme s'il avait obéi au commandement d'un chef.

En somme, les distractions étaient rares et peu variées à Macao et aucun de nous, à bord de l'*Archimède*, ne désirait y prolonger notre séjour. En dehors de l'ambassade où nous allions parfois en visite, nous n'eûmes que de rares et d'éphémères relations avec quelques habitants. Je me souviens d'avoir été invité à voir le bel établissement des lazaristes, d'avoir assisté à un grand dîner que nous offrait un gros négociant français, dîner dans lequel, entre autres plats, chaque convive reçut dans son assiette un canard rôti tout entier. Je me rappelle aussi que pendant notre second séjour en Chine, alors que dans le port de la Taïpa on nous construisait une dunette pour recevoir l'ambassade que

nous allions transporter à Suez, j'eus l'occasion de rendre service à un Chinois. Un soir, assez tard, me trouvant seul sur le pont, j'entendis un violent clapotis le long du bord. En me penchant, je vis dans l'obscurité un individu qui se débattait, entraîné par le courant. Immédiatement, je me précipitai dans le youyou avec le quartier-maître de quart et un matelot. En quelques coups d'aviron nous arrivâmes sur le noyé dont la queue surnageait encore. La saisir et l'embarquer dans notre canot ne fut que l'affaire d'un instant. Il reprit vite connaissance à bord. On lui enleva ses vêtements et on le coucha. Il s'endormit. Le lendemain matin, au petit jour, notre Chinois disparaissait sans prendre congé.

Je n'ai que peu de chose à dire de Hong-Kong. Cette colonie anglaise dont j'ai vu les débuts et qui est maintenant le port le plus considérable de la Chine et l'un des plus importants du monde, s'est fondée sur une île montagneuse, déserte et nue, placée à l'entrée du golfe, au fond duquel vient se jeter la rivière de Canton. Sa situation est sans doute moins bonne que celle de Macao qui est plus près de Canton, mais son port est commode et abrité. En 1844, il n'y avait encore que peu de constructions sur l'île. On avait d'abord choisi comme centre de la ville future un pli entre deux collines qui avait reçu le nom de Happy-Valley. Mais cet endroit dut être abandonné à cause de son extrême insalubrité. Il n'y avait pourtant là ni marécage ni bois. L'île entière était couverte d'un gazon ras. Mais le fait de remuer et de creuser le sol avait suffi pour développer un grave état épidémique. Cela n'était pas fait pour décourager les Anglais et je suis bien sûr que, depuis longtemps, Happy-Valley est couverte de maisons. Dans l'espace de quelques mois, nous avons vu quadrupler l'importance de la colonie dont la rade se remplissait de navires. Lors de notre dernière visite, au commencement de 1846, de nombreuses et belles maisons s'étaient élevées, des maisons de commerce s'étaient établies, des magasins, des casernes, un hôpital et d'autres édifices publics étaient faits ou en voie d'achèvement. Enfin, la ville de Victoria était construite. Les Chinois affluaient, et la population européenne était déjà nombreuse, les négociants anglais, américains, quittaient Macao pour Hong-Kong. Il n'y a que les Anglais pour accomplir de pareils tours de force en matière de colonisation.

Le traité de Whampoa ayant ouvert au commerce français cinq ports de la Chine, nous aurions pu certainement les visiter dès la fin des négociations, eu égard aux dispositions très amicales du gouvernement chinois pour nous. Mais il était plus régulier d'attendre l'échange des ratifications. Je ne sais pas si c'est avant ou après cet échange, qui a eu lieu en août 1845, que l'ambassade française a fait la tournée des cinq ports. Mais l'*Archimède* ne les a pas visités, et je ne le regrette pas, sachant le peu d'intérêt qu'offrent ces villes chinoises qui se ressemblent toutes.

*
**

Expédition de Basilan. — Assassinat de l'enseigne Meynard-Usuck. — Les Malais empoisonnent les sources. — Nous marchons contre les pirates. — On enlève l'estacade. — Nous quittons la mer de Soulou. — Les Espagnols font acte de possession. — Piraterie malaise.

Après un séjour d'une semaine à Hong-Kong, l'*Archimède* était revenu le 3 décembre 1844 à Macao, où commençait à courir le bruit d'un événement survenu à l'un de nos navires à Basilan, une des îles de l'archipel Soulou. Le commandant de la station, contre-amiral Cécille, était sans doute renseigné, car le 10 décembre il appareillait sur la *Cléopâtre* avec l'ambassadeur M. de Lagrenée, sa famille et plusieurs attachés d'ambassade, nous donnant l'ordre d'attendre à Macao l'arrivée de la malle d'Europe et de lui porter ses dépêches à Manille.

Le 21 décembre seulement nous quittons Macao à la voile, afin de ménager le charbon que nous avons pris à Hong-Kong et le 26 nous étions mouillés à côté de la *Cléopâtre* à Manille. Là nous apprîmes ce qui s'était passé à Basilan.

Mais disons d'abord quelques mots de l'archipel Soulou.

Quand on descend la mer de Chine le long des côtes occidentales des Philippines, après avoir laissé l'île de Palawan à droite, on trouve, vers le sixième degré de latitude Nord, un archipel qui s'étend en arc de cercle de la pointe Nord-Est de Bornéo à la pointe occidentale de Mindanao, l'une des Philippines. C'est l'archipel Soulou, baigné au Nord par la mer du même nom, au

Sud par la mer de Célèbes, et formé d'un assez grand nombre d'îles dont les principales sont Basilan et Soulou. Dans cette dernière résidait le sultan de l'archipel, sultan qui n'avait qu'une autorité nominale sur cette population de Malais dont l'industrie était la piraterie. Ces écumeurs de mer, sur leurs bateaux rapides et bien armés nommés praos, infestaient les côtes et les mers voisines et osaient pénétrer dans la rade de Manille où ils attaquaient et pillaient les navires même d'un fort tonnage et à plus forte raison les petits navires dont ils massacraient les équipages, quand ils ne les emmenaient pas en captivité. Le gouverneur des Philippines avait à sa disposition, pour s'opposer à ces déprédations, un certain nombre de belles chaloupes bien armées nommées falhoas, qui étaient censées donner la chasse aux pirates, mais qui arrivaient toujours trop tard et qui parfois étaient elles-mêmes chassées par les Malais. A Manille on avait donné à cette escadrille le nom de « Marina Sutil », sans doute par ironie.

Je ne sais pas comment le gouvernement français avait été amené à l'idée de fonder une colonie dans cet archipel, mais un M. Mallat, qui semblait être le promoteur de ce projet, avait reçu la mission du Ministre de la Marine de se rendre en Chine aux ordres du commandant de la station pour « suivre les reconnaissances ordonnées à Basilan ». M. Mallat, pourvu du titre d'agent colonial aux appointements de 6.000 francs par an, avait pris passage sur l'*Archimède*. Débarqué de l'*Archimède* à notre arrivée en Chine, il avait été, peu après, embarqué, ainsi que deux ingénieurs-hydrographes, MM. Estignard et Delbalat, sur la corvette la *Sabine*. Celle-ci, partie de Macao le 13 octobre 1844, était arrivée à Basilan le 29 du même mois et avait jeté l'ancre dans la baie de Malozo, située au nord de l'île. Le commandant, M. Guérin, fit reconnaître les abords de la baie et chercha à établir des relations avec les indigènes. Les pourparlers, pendant deux jours, inspirèrent confiance. On échangea quelques cadeaux et une entrevue fut convenue entre le commandant et Usuck, rajah de la région, sur un îlot inhabité de la baie nommé Gowen. Le mauvais temps empêcha cette rencontre.

Au fond de la baie s'ouvre une petite rivière qui semble être l'unique voie de communication avec l'intérieur de l'île. « Le commandant Guérin et M. Mallat se rendirent le lendemain

« 1^{er} novembre à l'entrée de cette rivière, où leur embarcation
« s'échoua sur les bas-fonds de vase. Ils étaient accompagnés du
« youyou de la corvette. Les deux embarcations étaient armées de
« fusils. Le commandant voulait engager le rajah à un nouveau
« rendez-vous. Le youyou qui pouvait franchir les vases molles
« obstruant l'entrée de la rivière et qui avait à bord un inter-
« prète, le jeune Hermann, fut dépêché vers un prao mouillé près
« de l'entrée et dont l'équipage de Malais paraissait inoffensif.
« Ceux-ci dirent que le rajah était malade, mais que si le com-
« mandant voulait s'avancer dans la rivière, le rajah descendrait
« pour le voir et qu'en attendant il offrait au commandant quel-
« ques petits pains de riz en présent. Le commandant ne jugea
« pas à propos de se rendre à cette proposition; mais, désirant
« connaître la rivière, il expédia le youyou monté de ses « trois »
« canotiers et ayant de plus l'interprète et M. Meynard, enseigne
« de vaisseau, qui témoigna le funeste désir de s'y embarquer
« et de remplacer le patron. »

Le commandant, toujours d'après son rapport à l'amiral,
« enjoignit à Meynard d'examiner seulement l'entrée de la ri-
« vière, de n'y pas pénétrer, de ne pas perdre de vue le canot
« et de le rallier dès qu'il y verrait le pavillon arboré. Vaines
« recommandations! Plein de confiance, ne tenant aucun compte
« des ordres du commandant, oubliant ses devoirs, il s'avança,
« disparut dans la rivière derrière un massif d'arbres et depuis
« on ne l'a plus revu. Il était tombé dans un guet-apens.

« Cependant au premier moment on ne se douta de rien dans
« le canot du commandant. Un des fils du rajah se présenta et
« dit que ceux du youyou étaient en conférence avec son père
« et qu'il était envoyé, lui, pour prier ces messieurs de descen-
« dre dans sa pirogue, ce qui ne fut pas accepté. On insista au
« contraire pour que le rajah vînt avec les gens du youyou près
« du commandant. Le Malais feignit d'aller les chercher et re-
« mit en partant un échantillon d'eau de la rivière et quelques
« cocos. Puis personne ne reparut.

« Ne pouvant plus douter d'un malheur, le premier mouve-
« ment du commandant fut d'effectuer un débarquement et d'al-
« ler attaquer les Malais. Les officiers de la corvette réunis ju-
« gèrent ce projet impraticable, la côte étant couverte partout de

« masses d'arbres impénétrables à travers lesquelles on ne pour-
« rait pas se frayer un passage et où on serait assailli à coups
« de flèches, de fusil, etc. Dans ces conditions, le commandant
« prit le parti de temporiser, de s'informer et de négocier le ra-
« chat de ceux qu'il supposait retenus en captivité.

« Il écrivit à Usuck, lui donnant rendez-vous à Zamboangan,
« poste espagnol établi sur la pointe occidentale de Mindanao, à
« trois ou quatre lieues de Basilan. Il s'y trouva le 5. Usuck n'y
« vint pas. Mais on apprit ce qui s'était passé dans la rivière du
« Malozo le premier novembre.

« A peine dans la rivière, un Malais que Meynard avait pris à
« bord comme guide, l'avait poussé, essayant de le jeter à l'eau.
« L'officier avait évité le coup et le Malais était tombé lui-même
« à la rivière. Meynard avait alors tiré son sabre. Mais d'autres
« Malais, embusqués sur les bords, s'étaient précipités vers le
« youyou, avaient frappé l'officier de plusieurs coups de lance
« à la poitrine et l'avaient étendu mort au moment où, sautant
« à l'eau pour atteindre ses assassins, il s'enfonçait dans la vase.
« Le matelot Toche ayant saisi un aviron pour défendre son offi-
« cier avait été tué de la même manière. L'interprète et les deux
« mousques n'avaient pas résisté et avaient été faits prisonniers. »

Tel est le récit officiel de cet assassinat, récit extrait du rap-
port du commandant Guérin et transmis par l'amiral Cécille au
Ministre de la marine par lettre de Manille du 24 décembre 1844.
La version recueillie par moi au moment de l'arrivée de l'*Archi-
mède* à Basilan et peu après la délivrance des captifs, ne diffère
pas beaucoup de ce récit, mais elle le rectifie et le complète dans
quelques détails.

L'équipage du youyou se composait, non de cinq, mais de qua-
tre personnes : l'enseigne Meynard, le matelot Toche, un mousse
et l'interprète Hermann, garçon de quatorze à quinze ans. Mey-
nard avait bien reçu l'ordre d'explorer la rivière et d'y prendre
un échantillon d'eau potable, ce qui ne pouvait être fait qu'en
remontant assez haut et non en restant à l'embouchure et ce qui
est prouvé par la remise de l'échantillon d'eau au commandant
par un fils d'Usuck quelques instants après l'attentat. Meynard
avait son fusil de chasse, ce qui indiquait bien encore qu'il s'at-
tendait à pénétrer dans la rivière. La petite expédition avait re-

monté le courant pendant quelque temps sans voir personne et sans que Meynard eût pris un guide qui eût été inutile; mais bientôt un bateau monté par plusieurs Malais avait paru, descendant la rivière, s'était approché du youyou, et l'avait accosté tranquillement. Meynard, sans défiance, avait laissé entrer des Malais dans son canot. Une autre embarcation malaise était ensuite arrivée et avait aussi accosté le youyou. L'attitude des Malais n'avait rien d'inquiétant. On causait par l'intermédiaire de l'interprète. Meynard prit son échantillon d'eau. Celui qui paraissait le chef des Malais s'était assis à l'arrière, près de Meynard. Il regardait avec envie le fusil de l'officier, il lui demanda s'il était chargé, s'il portait juste et loin, à quoi Meynard répondit en abattant un oiseau perché à une certaine distance. Le Malais enthousiasmé, voulant avoir ce fusil que Meynard lui refusait, prit d'un geste rapide son kriss et en frappa l'officier, en même temps que les autres Malais, qui n'attendaient que ce signal, attaquaient à coups de poignard et tuaient le matelot auprès de qui ils s'étaient assis en appuyant leurs pieds sur les deux fusils dont les crosses reposaient au fond du canot. Pendant cette scène de carnage, le canot dérivant alla s'échouer sur la rive. Meynard, qui n'était que blessé, sauta à terre. Mais d'autres Malais, embusqués parmi les arbres, se jetèrent sur lui et l'achevèrent à coups de sagaye. Le mousse et l'interprète furent faits prisonniers.

La différence entre ces deux versions est peu importante, mais dans le récit officiel, on voit que le commandant Guérin a été dominé par la préoccupation de dégager sa responsabilité en rejetant la faute sur la désobéissance, peu admissible pourtant, du malheureux Meynard à qui on ne pouvait reprocher qu'une imprudente confiance.

Le commandant Guérin n'avait donc pas trouvé Usuck à Zamboangan le 5 novembre, mais le commandant du poste espagnol, M. Figueroa, se mit à sa disposition pour les démarches à faire en vue du rachat des captifs. Il était en bonnes relations avec le chef de Balactasan, district du nord-est de Basilan, voisin de celui d'Usuck. Par Figueroa, M. Guérin sut qu'Usuck demandait pour la rançon des prisonniers 2.900 piastres, dix fusils, cent rasoirs et quelques autres objets. Quoique la demande lui parût exorbitante, le commandant consentit à payer les 2.900 piastres,

refusant les fusils, qui, disait-il, auraient été tournés contre lui. Il avait probablement à bord cette somme de 14.500 fr., car les prisonniers lui furent bientôt rendus. Ceux-ci déclarèrent qu'ils avaient été bien traités pendant leur captivité¹.

Pendant ce temps, la corvette la *Victorieuse*, commandant Rigault de Genouilly, venant de Macao, arrivait le 8 novembre 1844 à Malozo, où elle comptait trouver la *Sabine* qui avait reçu l'ordre de l'y attendre, mais qui n'y était plus et dont le commandant fut, du reste, blâmé pour ce fait et pour avoir traité avec le chef des pirates, sans avoir épuisé tous les moyens de se faire rendre les captifs.

Ignorant ce qui s'était passé, exposé par conséquent à tomber dans le même piège, le commandant Rigault chercha à parler à des pêcheurs indigènes. Mais ceux-ci ne répondirent pas à ses démonstrations amicales.

« Le lendemain, dit le commandant dans son rapport, les embarcations sont mises à la mer, la chaloupe et le grand canot armés en guerre restant sur les tangons prêts à déborder au premier signal. Je pars dans mon canot suivi du canot-major et d'une petite yole, les hommes en armes, ayant la giberne garnie, les fusils réunis à l'arrière et couverts. Notre apparence était pacifique. Le petit canot, armé comme les précédents, devait servir d'intermédiaire entre moi et la corvette et faire des signaux au besoin.

« L'embouchure de la rivière était obstruée par des bancs de vase et plus haut par des arbres renversés. Nous y rencontrons

¹ Lettre de M. Guérin à M. Figueroa, du 12 novembre 1844, de Zamboangan. — « Vous m'avez offert votre intervention pour obtenir d'Usuck le rachat des trois Français qui restent en son pouvoir. Les mille piastres en marchandises et les dix-neuf cents piastres en espèces, les dix fusils et les rasoirs sont une rançon exorbitante pour trois (?) enfants. J'offre mille piastres en marchandises et mille piastres en espèces. Quant aux armes, on ne peut les lui donner, il les tournerait contre nous et surtout contre les Philippins. S'il n'accepte pas, allez jusqu'à 2.900 piastres en tout. Je réclame les cadavres des deux tués, restés sans sépulture, pour leur rendre les derniers devoirs. »

Réponse favorable de Figueroa.

Tuan Baran de Balactaran avait reçu cent piastres pour ses bons offices. Usuck n'avait demandé que mille piastres en marchandises. L'interprète Hermann, pendant sa captivité, en avait donné avis à M. Guérin par une lettre écrite de Malozo qui a été égarée ou supprimée. Arack-Tao-Marayo, qui fut chargé de payer la rançon à Usuck, assure qu'il ne lui a été remis qu'une valeur de 8 à 900 piastres en marchandises et des fusils, mais pas une seule piastre en argent. — Que sont devenues les 1.900 piastres payées par la *Sabine*?

« une pirogue indigène dont l'accueil est amical et qui fait com-
« prendre que plus haut l'eau est douce. On lui donne un peu
« de tabac.

« On continue, on aperçoit quelques clairières, quelques cultu-
« res, puis des pirogues en construction, très fines, très soignées,
« et deux grandes cases près desquelles est un vieillard qui fait
« des démonstrations amicales et crie : Amigo! Amigo! Je deman-
« de le datou (chef). Il en arrive un, armé de pied en cap, suivi
« d'une vingtaine d'hommes tous armés. Il crie aussi : Amigo!
« Nous lui donnons du tabac. Mais ils ne savent pas l'espagnol
« et toute conversation est impossible. Un autre datou arrive
« avec autant d'hommes. Il répond à notre pavillon blanc en
« arborant sa ceinture. Cependant le rassemblement grossissait,
« des hommes armés de sagayes débouchaient de tous côtés, les
« uns à travers bois, les autres en pirogue, par le haut de la
« rivière. Parmi eux, plusieurs avaient une attitude menaçante
« et provocante, faisant le geste de lancer la sagaye. J'ordonne
« aux canots de se retirer, car il m'était recommandé d'éviter
« les hostilités. On laisse dériver les embarcations et nous sor-
« tons de la rivière.

« Dans l'après-midi, arrive, sortant de la rivière, un prao bat-
« tant pavillon espagnol et pavillon parlementaire. Il est accosté
« par un de nos canots dans lequel était le second de la corvette.
« Le patron du prao savait quelques mots d'espagnol. Il nous dit
« que la *Sabine*, après quelques jours passés à Malozo, était allée
« à Zamboangan. Il montre, pour prouver ses bonnes relations
« avec la *Sabine*, un fusil français et une giberne, puis une lettre
« adressée au commandant Guérin et à M. Mallat, lettre qui,
« dit-il serait rendue le lendemain à sa destination. Nous pensâ-
« mes que la lettre était d'un secrétaire laissé à Malozo par M. Mal-
« lat pour quelque transaction avec les chefs. Ma présence me
« paraissant inutile à Malozo, je partis pour Zamboangan. »

Par sa prudence, le commandant de la *Victorieuse* avait évité
une collision imminente. Il est plus que probable, en effet, que les
Malais se voyant très supérieurs en nombre, auraient attaqué les
deux embarcations. En sacrifiant quelques-uns des leurs, ils
auraient exterminé les dix-huit ou vingt Français dont la défense

eût été difficile dans cette petite rivière très étroite et sans profondeur, où ils auraient été entourés et assaillis à l'arme blanche.

Cette aventure courue par la *Victorieuse* était connue à Manille où elle avait été publiée par un journal local bien avant l'arrivée dans cette colonie de la *Cléopâtre* et de l'*Archimède*. L'article disait que les Français n'avaient dû leur salut qu'à la vitesse de leurs canots aidés par le jusant.

Quelques jours après, la *Victorieuse* avait rejoint la *Sabine* à Zamboangan. Les captifs ayant été rendus, les commandants des deux corvettes résolurent de tirer vengeance du guet-apens de Malozo. Leur premier acte fut de déclarer le blocus de Basilan. Il fut notifié d'abord au gouverneur de Zamboangan le 18 novembre, ce qui amena un échange de correspondance assez aigre dans laquelle était soulevée la question de souveraineté¹.

Les corvettes se rendirent ensuite à Soulou pour faire la même déclaration au sultan. On dut employer l'intermédiaire d'un individu nommé Windham, métis d'Anglais et de Malaise, établi dans le pays depuis longtemps et ayant une grande influence².

Mme DE GODZIEMBA-GODEBSKY.

(A suivre.)

¹ Objections faites par Figueroa au blocus. — Réponse de M. Guérin qui demande la preuve de la souveraineté de l'Espagne sur Basilan et qui dit qu'il exigera une réparation du guet-apens. — Impossibilité de la part de Figueroa de fournir la preuve demandée par Guérin. Celui-ci ajoute que les services rendus par Figueroa pour le rachat des captifs n'ont eu qu'un caractère officieux, ce qui prouve l'absence de souveraineté : « Le chef de Balactasan n'a pas obéi à vos ordres, il a cédé à l'appât d'une récompense en argent et il n'a obtenu la reddition des captifs qu'à prix d'argent. Je ne vous en garde que plus de reconnaissance. »

² Du commandant Guérin au sultan Mohammad Poulalou, 23 novembre 1844 : « Vous êtes l'allié de la France (traité de paix et d'amitié conclu depuis dix-huit mois). Je vous notifie le blocus de Basilan. » — Guérin.

L'ADMINISTRATION DU COUCHAGE

dans l'Armée et dans la Marine

(Suite et fin¹)

TROISIÈME PARTIE

CE QUE POURRAIT ÊTRE LE COUCHAGE DANS LA MARINE

Ainsi que nous l'avons fait ressortir au commencement de cette étude, nous allons examiner, après avoir constaté les imperfections de l'administration du couchage dans la marine, quelles sont les dispositions que cette administration pourrait emprunter avec profit au règlement que nous avons analysé dans la première partie de notre travail.

Nous reconnaissons, sans hésitation aucune, qu'au point de vue financier, le règlement adopté par le département de la Guerre, basé sur le principe de l'administration du couchage par les corps de troupe eux-mêmes, est d'une complication excessive et qu'il ne saurait être question de l'introduire dans la marine, où le couchage peut être assuré, en régie, par les soins de l'administration avec toutes les garanties d'ordre et d'économie que comporte ce système lorsqu'il est appliqué rationnellement.

Cette réserve faite, nous estimons que la partie de ce règlement concernant l'exécution du service, constitue une véritable technique du couchage, dont, généralement, on ne soupçonne même pas l'existence dans la marine et dont il y a lieu cependant de s'inspirer, si l'on veut mettre un peu de méthode et de clarté dans la réglementation imprécise dont nous avons indiqué les défauts et l'insuffisance. Le principe sur lequel repose toute

l'administration du couchage à la Guerre est celui de la spécialisation dans les moindres détails d'organisation et d'exécution.

Spécialisation de l'approvisionnement, résultant de l'organisation des magasins administratifs, basée sur la technicité et la compétence professionnelle de son personnel de direction et de gestion (sous-intendant, officiers d'administration et experts).

Spécialisation du matériel en service, dont l'administration dans les corps de troupe fonctionne sous la direction de l'officier d'habillement, secondé par l'officier de casernement, qui lui apporte le concours de son expérience et de ses connaissances pratiques. Au-dessus de ces deux officiers, le sous-intendant militaire exerce la surveillance technique des marchés d'entretien et de la bonne utilisation du matériel par les corps.

Spécialisation de la surveillance, contrôle technique confié aux fonctionnaires de l'intendance.

Examinons maintenant dans quelles conditions ces règles pourraient être appliquées à la marine.

SPÉCIALISATION DE L'APPROVISIONNEMENT

Nous avons vu que chaque port comporte trois magasins du couchage. Cela représente, pour cinq arrondissements, quinze centres d'approvisionnement. La Guerre ne possède que treize magasins administratifs, qui assurent le couchage de toute l'armée métropolitaine, soit plus de 500.000 hommes.

Nous pensons que pour faire face aux besoins de toute la marine, il suffirait d'un seul magasin général, constitué, soit à Paris, soit dans un port, de préférence pour économiser les frais de transport. Organisé comme les magasins de la Guerre, il administrerait, non seulement le matériel de couchage, mais encore celui de l'habillement et du casernement.

Un commissaire, chef de service, chargé de la passation des marchés et de la rédaction de leurs clauses administratives et techniques, dirigerait ce magasin avec la collaboration d'un garde-magasin gestionnaire. Spécialisés tous les deux dans leur emploi, ces officiers possèderaient une parfaite connaissance du matériel

et de tout ce qui a trait à la technique du couchage et de l'habillement. Des experts, agents techniques ou autres, leur seraient adjoints dans la direction des services d'exécution (recettes, entretien du matériel, surveillance de l'atelier de confection, etc.).

A ce magasin serait annexé un atelier de confection où les effets, draps, enveloppes de matelas, sacs de couchage pourraient être confectionnés, soit en régie, soit à l'entreprise, avec les matières premières de l'approvisionnement.

Ce magasin unique s'approvisionnerait, en ce qui concerne le couchage, conformément aux indications d'une nomenclature où se trouverait catalogué avec méthode tout le matériel uniformisé et simplifié. Les articles composant ce matériel, objets, effets et matières premières feraient l'objet de descriptions et de notices détaillées, définissant leurs caractéristiques avec plans et dessins à l'appui.

Nous rappellerons, à ce propos, les efforts tentés par l'intendance militaire pour doter l'armée d'un matériel de couchage uniforme par la substitution du lit à sommier au support avec pailleasse, et nous ferons remarquer combien il serait facile d'obtenir la même simplification dans la marine en généralisant l'usage du hamac dans les services à terre. De nombreux officiers pensent, avec raison, que les équipages, dont l'entraînement doit faire l'objet de la constante préoccupation des chefs, ne devraient pas avoir, soit dans les dépôts, soit dans les casernes, d'autre matériel de couchage à leur disposition que celui dont ils feront usage en cours de navigation. De cette manière, la nomenclature du couchage ne comprendrait plus qu'un type de lit ou couchette pour officiers et maîtres et le hamac.

Installé dans des locaux spécialement aménagés, le magasin du couchage serait muni de tous les moyens de manutention mécaniques propres à en faciliter l'exploitation; d'un laboratoire d'analyses et de recherches ainsi que d'un outillage perfectionné permettant aux commissions de réception de faire observer par les fournisseurs toutes les conditions des cahiers des charges.

En vue d'assurer la conservation des matières et des effets emmagasinés, des appareils de secours, machines à battre, étuves à désinfecter, y seraient installés dans les conditions les plus

favorables pour combattre, le cas échéant, un commencement de contamination.

Ce magasin centraliserait les prévisions des cinq ports, dont il comblerait immédiatement les déficits et serait, au besoin, chargé d'utiliser les excédents constatés, soit par voie de réintégration du matériel n'ayant jamais servi, soit en facilitant les envois de port à port du matériel usagé encore susceptible de faire un bon service.

Cette façon de procéder serait loin, d'ailleurs, de constituer une innovation dans le département de la Marine, qui fait fabriquer ses canons à Ruelle, ses cordages à Brest, ses conserves à Rochefort, etc., etc.

SPÉCIALISATION DU SERVICE DANS LES ARSENAUX, A BORD DES BATIMENTS ET DANS LES SERVICES A TERRE

Dans les arsenaux. — Nous avons fait ressortir dans la deuxième partie de cette étude les vices de l'administration intérieure de nos arsenaux, en ce qui concerne le couchage qu'il faudrait, à notre avis, spécialiser dans les ports, conformément aux règles que nous venons de tracer relativement à l'organisation du magasin unique de l'habillement et du couchage. Ici, comme partout d'ailleurs, c'est l'unité de vue et de direction, seules capables de coordonner les textes et de concentrer les efforts, qui doit constituer le principe de toute organisation vraiment rationnelle.

Le décret organique du 18 décembre 1909, en confiant à l'intendance maritime l'administration des approvisionnements de la flotte, des subsistances, de l'habillement, du casernement et du couchage, ne nous paraît pas avoir suffisamment tenu compte des nécessités techniques du fonctionnement de chacun de ces services, en délimitant leurs attributions respectives.

Si, dans l'armée, le service de l'intendance a la haute main sur tous les services auxiliaires, groupés suivant leurs spécialités, nous voyons, à cet égard, dans la marine, des anomalies administratives que rien ne justifie. Ainsi, le service des vivres proprement dit à terre et celui du service de cambuse et des boulangeries de bord, qui devraient être étroitement solidaires, fonctionnent isolément, obéissant à des impulsions différentes.

C'est, en effet, la direction des constructions navales qui est chargée de l'installation des boulangeries de bord, de l'entretien et de la réfection des fours, ainsi que du matériel de cuisine, tandis que le service des approvisionnements de la flotte a dans ses attributions la délivrance et l'entretien du matériel de cambuse.

Quant au service des subsistances, il n'est chargé que de pourvoir les bâtiments de tous les vivres qui leur sont nécessaires et qui seront présentés à la consommation, après avoir été préparés à l'aide d'un matériel à l'acquisition duquel il est resté complètement étranger, alors qu'il possède seul la compétence technique que nécessitent le choix et l'utilisation économique de ce matériel.

C'est ainsi que s'éparpillent les efforts et les responsabilités et que bien souvent certains services mal administrés demeurent stationnaires dans la voie du progrès.

Nos bâtiments ont encore les cuisines à chauffage direct encombrantes et peu économiques, que l'on pourrait remplacer, ainsi que l'ont déjà fait la plupart des marines étrangères, par des cuisines à circulation de vapeur. Le four à pain système Wieghorst, rendu tout récemment réglementaire, avait fait l'objet, en 1902, d'une étude complète de la part du service des subsistances, qui en avait préconisé l'adoption. Sans tenir compte de cet avis, on a pendant 10 ans doté à grands frais nos navires de fours de différents systèmes, tellement imparfaits qu'il a fallu se résigner à les débarquer.

En ce qui concerne l'un d'eux, on l'introduisait dans les boulangeries de bord au moment où la manutention du port de Toulon le jugeait impropre à une bonne panification et se prononçait contre son installation dans la nouvelle boulangerie de Castignean.

Ne serait-il pas plus logique de grouper, comme à la Guerre, tous les services de l'alimentation, à terre comme à la mer, en un service de subsistances à qui incomberait le soin d'approvisionner les bâtiments en vivres et en matériel, suivant les principes les plus perfectionnés de la technique des manutentions et les progrès journellement accomplis par les industries qui

touchent de près ou de loin à la préparation des substances alimentaires?

Ce service ainsi constitué pourrait alors, grâce à l'expérience et à la technicité de ses officiers dirigeants, jouer efficacement, dans la marine, le rôle que les fonctionnaires de l'intendance militaire assument avec tant d'autorité dans l'administration des subsistances de l'armée.

Mais dans cette hypothèse, il faudrait l'alléger de la charge peu compatible avec la nature de son fonctionnement, que lui a imposée le décret de 1909, en lui adjoignant l'administration de l'habillement et du casernement, et créer, par voie de conséquence, un service unique et autonome de l'habillement, ayant dans ses attributions l'habillement, l'ameublement et le couchage, aussi bien à bord des bâtiments que dans les services à terre, attributions que se partagent actuellement, en ce qui concerne le couchage et le mobilier, le service des approvisionnements de la flotte et celui des subsistances.

Ce service nouveau serait nécessairement pourvu d'un personnel capable de suffire aux exigences administratives et techniques de son organisation; de magasins et d'ateliers aménagés spécialement en vue de leur destination, en un mot, le service d'exécution dans les ports serait spécialisé et mis en harmonie avec le magasin chargé de pourvoir à ses besoins. Ainsi seraient institués dans chaque arsenal :

1° Un magasin unique de l'habillement et par suite du couchage, chargé de pourvoir à tous les besoins de la flotte et des établissements à terre. Ce magasin, au lieu de s'approvisionner, en principe, à l'aide de marchés passés dans le port même, serait alimenté directement par le magasin général dont nous avons calqué l'organisation sur celle des magasins administratifs de la Guerre.

2° Un atelier de réparation et de refection, dépendance de ce magasin, où s'exécuteraient, soit en régie ou à l'entreprise, soit avec le concours à titre de cession remboursable des autres services de l'arsenal, les réparations du matériel des effets d'habillement et de couchage remis par les bâtiments et les différents services.

A cet atelier serait annexée une salle de dépôt où les bâtiments

et les services à terre effectueraient leurs remises. Les objets et effets d'habillement, d'ameublement et de couchage y seraient l'objet de visites minutieuses et leur mise en état y pourrait être obtenue rapidement et avec économie.

L'officier supérieur du commissariat chargé de diriger le nouveau service, dispensé de constituer son approvisionnement, ce soin incombant, comme on vient de le voir, au magasin général, pourrait porter toute son activité et concentrer tous ses efforts sur l'emploi des moyens propres à assurer la conservation du matériel approvisionné et à prolonger la durée du matériel en service. Comme le sous-intendant, que nous avons vu exerçant une surveillance constante sur le matériel mis à la disposition des corps de troupe, il serait tenu de se spécialiser et de faire preuve de compétence en prenant l'initiative de toutes propositions utiles en vue de perfectionner l'outillage de ses ateliers et magasins et d'améliorer sans cesse les conditions de l'habillement et du couchage des hommes, suivant les progrès de l'industrie et de l'hygiène modernes.

Le personnel sous ses ordres, chacun dans sa sphère d'action, lui apporterait le concours de ses connaissances théoriques et pratiques; car il est indispensable que ceux qui seront désormais appelés à devenir, à un titre quelconque, les collaborateurs des officiers du commissariat dans les arsenaux, acquièrent eux aussi cette instruction technique qui distingue les officiers d'administration adjoints à l'intendance militaire, véritable cheville ouvrière de l'administration de l'armée.

A ce sujet, qu'il nous soit permis de soulever une question que nous considérons comme étant de la plus haute importance pour le bon fonctionnement à venir des services placés sous la direction de l'intendance maritime.

Jusqu'à ce jour, le corps des comptables s'est pour ainsi dire renfermé dans les limites de ses fonctions de détenteur responsable du matériel dont la garde lui est confiée.

Chaque fois qu'il s'est agi de prendre l'initiative de mesures propres à assurer la conservation de ce matériel ou d'assumer certaines responsabilités relatives à un défaut d'entretien, il a excipé de son incompétence et s'est constamment retranché derrière la non-technicité de ses attributions.

Ce rôle passif, il est vrai, paraît être sanctionné par les règlements, qui laissent aux officiers chargés des ateliers le soin de l'arrangement et de la conservation du matériel emmagasiné.

Il en est autrement à la Guerre où l'officier d'administration, dans les différentes sections (subsistances, habillement, santé, etc.) est non seulement responsable de l'existant en magasin, mais encore de sa conservation.

Il est de toute nécessité que le comptable, dans la marine, devienne un gestionnaire dans le sens le plus large du mot, ayant la connaissance approfondie du matériel, afin que sa responsabilité puisse devenir vraiment saisissable et effective. Si le commissariat, dans les services d'action dont il vient d'assumer la direction, n'est pas secondé par des agents d'exécution à la hauteur de leur tâche, il rencontrera des difficultés presque insurmontables dans l'accomplissement de sa haute mission.

Il faut donc que le corps des comptables soit spécialisé et sa spécialisation sera d'autant plus facile à obtenir, que ce corps, comme d'ailleurs tout le personnel d'exécution et de gestion actuel, contient des éléments d'origine industrielle, capables de s'assimiler rapidement la technique qui conviendrait le mieux à leur tempérament (subsistances ou habillement) et de suivre aisément la voie qui leur serait tracée dans la carrière qu'il importe de leur ouvrir.

Le recrutement du personnel de gestion et d'exécution parmi les anciens officiers-mariniers constitue, à ce point de vue, une ressource dont on ne semble pas apprécier l'importance, lorsque, sans discernement, on expédie un ancien fourrier dans un service technique, tandis qu'un spécialiste, mécanicien, torpilleur ou autre est appelé à servir dans les bureaux de la solde ou du service de santé.

L'intendance maritime a sous la main le personnel qui lui est indispensable pour administrer les services qui relèvent de son autorité, c'est à elle qu'il appartient de l'organiser, de l'instruire, de l'adapter, pour ainsi dire, aux besoins de la nouvelle organisation administrative des arsenaux, et de former le cadre de ses officiers d'administration, en prenant pour modèle l'organisation de ces mêmes officiers dans les services de l'intendance militaire.

En résumé, l'extension des attributions du service des subsis-

tances dans le domaine de l'alimentation et la concentration en un service autonome des approvisionnements de l'habillement, de l'ameublement et du casernement, actuellement répartis entre la direction des constructions navales, le service des approvisionnements de la flotte et le service des subsistances, nous semble de nature à faciliter l'action de l'intendance dans les ports en lui permettant d'exercer, avec le maximum de rendement, les fonctions administratives et techniques qui sont sa raison d'être.

A bord des bâtiments. — La gestion du matériel de couchage délivré aux bâtiments pourrait être confiée à un comptable dépositaire unique, qui remplirait, à bord, les fonctions dévolues dans les corps de troupe à l'officier de casernement. Le commissaire exercerait la surveillance technique confiée au sous-intendant militaire en provoquant toutes les mesures propres à assurer l'entretien et la durée du matériel dans les conditions fixées par le règlement.

Dans les services à terre. — Le détenteur du matériel deviendrait responsable de l'entretien des objets et effets de couchage et sa gestion serait placée sous la surveillance administrative et technique du chef du service de l'habillement, de l'ameublement et du casernement.

SPÉCIALISATION DE LA SURVEILLANCE

A cette organisation de l'intendance maritime dans les ports correspondrait une organisation analogue du service central à Paris.

Les services des subsistances et de l'habillement y seraient contrôlés par une sorte de comité technique, semblable à celui qui fonctionne au ministère de la Guerre, et c'est de ce comité que relèveraient toutes les questions intéressant l'alimentation, l'habillement, le mobilier et le couchage.

Sous la haute direction de l'inspecteur général du commissariat, président de ce comité, des inspections auraient lieu inopinément dans les ports et c'est ainsi que le couchage pourrait être effectivement inspecté, non seulement dans les magasins à terre, mais encore sur place, à bord des bâtiments, dans les dépôts, écoles

et casernes, c'est-à-dire partout où des détenteurs responsables auraient à répondre de sa gestion.

Des propositions et au besoin des sanctions seraient proposées au ministre, à la suite de ces inspections, dont les effets ne pourraient avoir qu'une influence salutaire sur la conservation rationnelle des fournitures et des objets de literie mis à la charge des services d'emploi.

CONCLUSIONS

En résumé, le service du couchage, après fusion avec celui de l'habillement et de l'ameublement, pourrait être administré, comme tous les autres services de la marine, suivant les règles tracées par l'instruction générale du 9 juillet 1912 sur la comptabilité des matières et d'après les dispositions d'un règlement qui serait établi pour en préciser le fonctionnement.

Ce règlement poserait les bases d'une organisation générale. Quant aux mesures d'application, elles feraient l'objet d'une instruction détaillée définissant avec toute la précision nécessaire le rôle et les attributions du personnel de direction et de gestion, les caractéristiques du matériel, ainsi que les règles à observer en ce qui concerne son acquisition, sa conservation dans les magasins et son utilisation dans les services à terre et à bord des bâtiments.

L'organisation de ce nouveau service devenu autonome, telle que nous l'avons envisagée dans les développements qui précèdent, comprendrait :

1° Un magasin général de l'habillement, d'ameublement et du casernement, installé à Paris ou dans un port, chargé de pourvoir aux besoins de toute la marine en matériel de literie et en fourniture de couchage;

2° Un magasin unique du couchage dans chaque port, approvisionné en effets neufs par le magasin général et en objets et fournitures ayant servi par les bâtiments et les divers services. C'est dans un atelier de réparation et de refection annexé à ce magasin qu'aurait lieu la remise en état du matériel avant sa réintégration dans l'approvisionnement;

3° Le fonctionnement de ces magasins serait assuré par un

personnel spécialisé et connaissant à fond la technique du couchage, telle qu'elle résulterait des principes développés dans l'instruction. La direction en serait confiée au corps du commissariat et la gestion aux comptables des matières, organisés comme les officiers d'administration de l'armée affectés aux services de l'Intendance;

4° A bord des bâtiments et dans les services à terre, un seul détenteur centraliserait la comptabilité du matériel de couchage, sous la surveillance et le contrôle technique soit du commissaire, soit du chef de service de l'habillement et du couchage;

5° Enfin, la surveillance générale incomberait à un service de contrôle organisé au service central de l'intendance maritime à Paris, contrôlé, représenté par une sorte de comité technique qui, sous la direction de l'inspecteur général du commissariat, soumettrait au ministre, après inspection dans les ports, toutes les propositions de nature à assurer avec économie et dans les conditions les plus favorables au bien-être et à l'hygiène des hommes, l'administration du couchage dans la marine.

RIGHETTI,
*Commissaire principal
de la Marine.*

REVUE DES MARINES ÉTRANGÈRES

CHRONIQUE MENSUELLE

ANGLETERRE

POLITIQUE NAVALE

Agitation pour la limitation des armements. — Une lutte, qui ne fait encore que commencer mais qui s'annonce comme très vive, vient de s'engager entre les partisans de la limitation des armements et ceux qui pensent que la suprématie navale de l'Angleterre et, par suite, sa sécurité, ne peut être assurée que par de grands sacrifices budgétaires et des programmes de construction largement calculés. Ce qui contribue à rendre la situation singulièrement difficile et complexe, c'est que le parti au pouvoir paraît divisé entre les deux tendances, aussi bien dans le pays que dans le Parlement et dans le gouvernement lui-même, tandis que le parti de l'opposition se porte tout entier, d'un élan unanime, vers la politique d'une plus grande marine. On a pu déjà noter des symptômes inquiétants d'une divergence d'idées dans le cabinet sur cette question primordiale, et les réflexions émises, il y a quelque temps, par le chancelier de l'Echiquier, Mr. Lloyd Georges, sur le fardeau intolérable et excessif des dépenses navales et militaires, ont eu un retentissement dans le monde entier. On a cru saisir là la marque d'une divergence profonde entre le ministre des finances et celui de la marine.

Dernièrement, une centaine de députés du parti libéral, soit plus d'un tiers de la représentation de ce parti à la Chambre des Communes, ont fait une démarche auprès du premier ministre pour protester contre toute augmentation du budget de la ma-

rine, qui aurait pour résultat l'ajournement des projets relatifs à l'instruction et à l'amélioration du sort des classes rurales et ouvrières. D'après la version officielle, la réponse de Mr. Asquith aurait été des plus vagues, et il se serait associé à l'anxiété des membres du parti libéral sur l'augmentation des dépenses navales; toutefois, d'après certains journaux, il aurait fait observer que l'augmentation du budget naval était automatique et nécessitée par le programme sanctionné par la Chambre, mais il aurait ajouté que le gouvernement n'avait pas l'intention d'augmenter son programme en vue des nouvelles constructions de l'Italie et de l'Autriche-Hongrie, ou pour compenser l'ajournement indéfini des trois cuirassés canadiens.

Cette réponse ne semble pas avoir satisfait les partisans de la limitation des armements. Le comité qu'ils ont formé se propose d'organiser à travers l'Angleterre une série de meetings et de conférences pour protester contre l'augmentation des dépenses navales. Le premier grand meeting a déjà eu lieu à Londres le 16 janvier.

De son côté, la *Navy League* vient de publier un manifeste où elle expose qu'il est absolument indispensable de s'opposer par tous les moyens à la campagne des pacifistes. Elle affirme que toute modification au programme préparé par l'Amirauté pour la défense non seulement de la métropole, mais de l'Empire, serait un acte de trahison. Elle fait appel à tous les lords-maires et à toutes les chambres de commerce, particulièrement à tout le monde maritime, pour leur demander de faire un effort énergique pour réagir contre la campagne qui se prépare.

Ce qui contribue à rendre la situation plus difficile, c'est que le gouvernement canadien a renoncé à présenter au Parlement du Dominion son projet de faire construire trois cuirassés pour la marine anglaise, déjà écarté une première fois par le Sénat, et qu'il faudra que le gouvernement anglais prenne une décision nette sur cette grave question, que les déclarations faites autrefois par Mr. Churchill n'ont pas laissée entière.

PERSONNEL

Promotions. — Le vice-amiral Sir Robert Lowry a été promu

amiral; les contre-amiraux Sir Frederick Sturdee et Ommaney, âgés respectivement de 55 et 60 ans, ont été promus contre-amiraux, les capitaines de vaisseau Rolfeston et Marescaux, âgés de 55 et 54 ans, contre-amiraux.

Dans la promotion semestrielle du mois de janvier, 20 commanders ont été promus capitaines de vaisseau et 41 lieutenants commanders.

L'âge moyen des nouveaux capitaines de vaisseau est de 39 ans 1 mois, le plus âgé ayant 41 ans et demi, le plus jeune 37 ans et demi; le temps de service moyen dans le grade de commander est de 7 ans 1 quart, le plus ancien ayant 8 ans et demi de grade, le moins ancien 5 ans et demi.

Pour les nouveaux commanders, l'âge moyen est de 34 ans, le plus âgé ayant 38 ans, le plus jeune 30; le temps passé dans le grade de lieutenant est en moyenne de 12 ans et 4 mois, le plus ancien ayant 13 ans 1 quart de grade, le moins ancien 10 ans et 1 mois.

Entrée directe dans le corps des officiers. — L'Amirauté paraît satisfaite de l'essai qu'elle a fait cette année en admettant comme cadets des élèves sortis des « public schools » (lycées), sans qu'ils passent par les collèges navals d'Osborne et de Dartmouth, car elle vient d'annoncer qu'elle en recevra 60 en 1914 et d'autres en 1915 et 1916.

Les candidats doivent avoir entre 17 ans et demi et 18 ans et demi; ils passeront l'examen médical ordinaire et seront examinés ensuite par les « Civil Service Commissioners ». Ils seront nommés cadets et suivront un cours d'instruction d'un an et demi à bord d'un croiseur-école, dont 12 mois dans le port et 6 mois en croisière. L'instruction sera uniquement professionnelle.

Ils seront ensuite embarqués sur les navires de la flotte comme midshipmen. Ils resteront moins longtemps dans cette situation que les cadets provenant d'Osborne, mais néanmoins ils arriveront au grade de lieutenant avec un an de retard sur ceux-ci.

Les parents ou tuteurs du cadet devront payer une pension annuelle de 1.260 francs jusqu'à sa nomination au grade d'« acting sublieutenant », soit pendant 3 ans et 4 mois, puis une

pension de 500 francs pendant deux mois environ, jusqu'à ce qu'il atteigne le grade de sublieutenant.

Les cadets recevront une solde de 1 fr. 25 par jour jusqu'à ce qu'ils passent midshipmen, où ils toucheront 2 fr. 20. Une fois sublieutenants, ils toucheront 6 fr. 25.

Sir Alfred Ewing, « director of Naval Education », dans une conférence des directeurs d'écoles, a déclaré que cette mesure ne constituait pas un commencement d'abandon du système actuel, mais n'était qu'une mesure de complément nécessitée par l'augmentation du nombre des officiers. Pour justifier les limites d'âge imposées aux cadets, soit des collèges navals, soit de l'entrée directe, il a expliqué que l'âge moyen, compris entre 13 ans et 4 mois et 13 ans et 8 mois, exigé pour les premiers, correspondait à un premier cycle d'études, à la sortie de la « preparatory school », tandis que l'âge moyen de 18 ans des seconds correspondait à l'âge de sortie de la « public school ».

Il a ajouté que l'on demanderait aux nouveaux cadets une bonne instruction générale, non pas spécifiquement classique, mais contenant tous les éléments des humanités, avec une tendance marquée vers les mathématiques, les sciences physiques et la mécanique. L'examen d'entrée sera à peu près celui de l'école de Woolwich, sauf sur deux ou trois points, avec un minimum de points sur certaines matières obligatoires. Il comprendra un travail écrit sur les machines, fait plutôt pour constater l'aptitude du candidat que son savoir. Quant à l'instruction reçue ensuite sur le navire-école, elle sera uniquement professionnelle.

La « Magna Charta » pour 1914. — Les demandes annuelles formulées par les équipages, et connues sous le nom de « Magna Charta », ont été, comme d'habitude, présentées à l'Amirauté.

Cette année, les équipages demandent des pensions pour les veuves et orphelins des officiers mariniers et marins décédés en service et en retraite, une légère augmentation des retraites; celles-ci étant calculées à raison de 11 centimes par jour pour chaque année de service au lieu de 10, une pension proportionnelle pour les hommes congédiés pour maladies.

Au point de vue de la solde, les équipages demandent une augmentation de solde tous les trois ans, une allocation spéciale

pour les hommes mariés et une augmentation de 15 centimes par jour pour les vivres.

MATÉRIEL

Constructions neuves. — La quille des cuirassés *Royal-Sovereign* et *Royal-Oak*, du programme 1913-14, a été mise en place le 15 janvier dans les arsenaux de Portsmouth et de Devonport. Les machines de ces navires sont construites par la Compagnie Parsons et la Compagnie Hawthorn.

Ces navires ont 2.000 tonnes de moins que le type précédent *Queen-Elizabeth* et une vitesse moindre de 4 nœuds. On dit qu'ils auront deux canons de 381 ^m/_m de plus.

Le destroyer *Louis*, de 945 tonnes, a été lancé le 2 janvier aux chantiers Forfield, de Govan.

FORCES NAVALES

Mouvements des escadres. — Les escadres de cuirassés et de croiseurs de la première flotte qui n'ont pas pris part à la croisière récente dans la Méditerranée, doivent partir d'Angleterre, la 2^e escadre de cuirassés et la 2^e escadre de croiseurs, le 17 janvier, la 3^e escadre de cuirassés et la 2^e division de la 1^{re} escadre de cuirassés, ainsi que la 1^{re} escadre de cuirassés-croiseurs le 10 février, pour effectuer des manœuvres dans l'Atlantique et visiter des ports français et espagnols.

Des exercices tactiques auront lieu dans les parages d'Arosa du 19 au 20 février et dans la Manche du 24 au 25 mars. Tous les navires disponibles de la 1^{re} flotte et deux flottilles de destroyers prendront part aux exercices de mars.

La 1^{re} escadre de cuirassés séjournera à Cherbourg du 10 au 16 février, la 2^e division y retournera du 17 au 23 mars.

La 3^e escadre de cuirassés séjournera à Brest du 21 au 27 février, la 1^{re} escadre de cuirassés-croiseurs du 11 au 17 février.

La 1^{re} division de la 2^e escadre cuirassée, après avoir quitté la baie d'Arosa le 9 février, croisera dans la Méditerranée et fera route pour Portland le 21 mars.

Le retour dans les ports anglais s'effectuera en deux échelons : le premier groupe, composé des 2^e et 3^e escadres cuirassées,

des 1^{re} et 2^e escadres de croiseurs arrivant vers le 26 mars; le second groupe composé de la 1^{re} escadre cuirassée, de la 3^e escadre de croiseurs et de la 1^{re} escadre de croiseurs légers, arrivant vers le 11 avril.

Accident du sous-marin C-14. — Le sous-marin C-14 a été abordé par bâbord avant par un chaland à clapets, dans la nuit du 10 décembre, au moment où il rentrait à Devonport. Il a coulé au bout de dix minutes, après que l'équipage eut été sauvé par le croiseur *Forth*. Il a été relevé après trente heures d'opérations, au moyen du ponton de relevage VC n° 14, qui a été construit spécialement en vue du renflouage des sous-marins type C.

Le C-14, qui appartient au programme 1906-07 a un déplacement de 290 tonnes à la surface et 321 en plongée, une vitesse de 14 nœuds en surface et 8,5 en plongée. Il n'a pas de cloison étanche.

BASES NAVALES

Défense des côtes. — Il est question de donner à la marine la défense des côtes, qui relève actuellement de la guerre et qui est assurée par un général commandant et un état-major d'officiers de l'artillerie et du génie, les troupes étant fournies par le Royal Garrison Artillerie, les Royal Engineers et les troupes territoriales d'armes spéciales.

Dans le nouveau projet, les troupes de la Royal Garrison Artillery passeraient à la Royal Marine Artillery. La question est à l'étude dans le Naval and Military defence Committee et le département de la guerre ne semble pas hostile au rattachement à la marine de la défense des côtes.

Incendie dans l'arsenal de Portsmouth. — Un incendie a éclaté le samedi 20 décembre dans l'arsenal de Portsmouth et n'a pu être maîtrisé que dans la matinée du 21.

Le feu a pris dans le magasin de la voilerie, dans une partie de l'arsenal située dans un îlot. Cela a permis de le localiser, mais tous les bâtiments élevés dans cet îlot sont en ruines. Ce sont les plus anciens de l'arsenal, ayant été construits au début du XVIII^e siècle, et ce sont les seuls de l'arsenal dans lesquels on ait cherché un effet architectural. Les archives anciennes du

port ont été détruites et deux veilleurs de la tour des signaux, qui s'est effondrée, ont disparu.

ALLEMAGNE

FORCES NAVALES

L'inspection des sous-marins. — Le service des sous-marins est détaché de l'inspection des torpilles et forme une inspection particulière placée sous les ordres d'un officier général.

Les attributions de l'inspecteur des sous-marins sont les suivantes :

- 1° Direction de l'instruction des détachements de sous-marins et des flottilles de sous-marins;
- 2° Entretien des sous-marins;
- 3° Développement de l'arme sous-marine et préparation de son emploi; établissement et amélioration des règlements sur le service des sous-marins;
- 4° Direction de l'école des sous-marins.

Escadre d'instruction. — Une escadre d'instruction composée du croiseur-cuirassé *Friedrich-Carl*, amiral, de quatre petits croiseurs *Magdeburg*, *München*, *Cöln*, *Hamburg*, et de trois flottilles de torpilleurs, s'est formée à Kiel le 14 décembre et a effectué des exercices dans la Baltique, entre la baie de Kiel et Rügen, du 15 au 21 décembre. L'escadre est rentrée à Kiel le 21, où elle s'est disloquée.

ÉTATS-UNIS

POLITIQUE NAVALE

Le rapport annuel du secrétaire de la marine. — Ce rapport, qui constitue, avec ses annexes, les rapports des chefs de bureaux, le document le plus important sur la marine des Etats-Unis, a été récemment publié. C'est le premier rapport du secrétaire actuel, Mr. Daniels, et de l'administration démocrate, et, à ce titre, il mérite une attention particulière. Toutefois, si on y cherchait des vues nouvelles et originales sur l'organisation de l'administration

centrale de la marine, sur les programmes de construction, sur la question toujours pendante de l'administration et du nombre des arsenaux, on s'exposerait à une déception. Le rapport ne contient presque rien sur deux de ces questions capitales, et, pour le programme de construction, il se borne à présenter le programme habituel de l'administration républicaine, qui consiste dans la mise en chantier annuelle de deux cuirassés avec un certain nombre de bâtiments secondaires. C'est surtout à propos du personnel que le rapport fait entendre quelques notes nouvelles. Le secrétaire paraît s'intéresser particulièrement aux besoins intellectuels et moraux des équipages; comme il le dit lui-même, il a accordé moins d'attention au canon qu'à l'homme qui est derrière.

Ce souci de l'amélioration intellectuelle et morale des équipages s'affirme de deux manières : par la création d'un vaste système d'écoles établies sur chaque navire et par l'augmentation du nombre des aumôniers. Sur le premier point, le secrétaire répète son expression familière : il veut faire de la marine une grande université avec des collèges de perfectionnement installés à bord et à terre. Il veut que chaque navire soit une école, et pour cela il compte surtout sur les jeunes officiers sortis récemment de l'Ecole navale, qui recevront dans ce but une instruction spéciale. Pour les officiers, le secrétaire veut qu'ils participent tous, à divers moments de leur carrière, aux cours du Naval War College de Newport, et qu'en tout cas ils puissent tous recevoir ces cours par la poste.

Quant aux aumôniers, leur nombre est resté fixé à 24 depuis l'année 1842; le secrétaire propose de le porter à 60, soit environ un par 4.000 hommes. Il propose aussi de créer un emploi nouveau, celui de « civil welfare secretary »; ce seraient des civils qui, sous la direction des aumôniers, seraient chargés de diriger les hommes dans la religion, la morale et aussi les sports. Chaque navire n'ayant pas d'aumônier recevrait un de ces nouveaux fonctionnaires. Le projet de budget comporte un crédit pour la création de 40 de ces secrétaires, dont la moitié recevraient une solde de 10.400 francs et l'autre moitié une solde de 13.000 francs.

Le secrétaire déclare que la fonction d'un officier de marine est à la mer. Dans quelques cas, la durée du service à terre de quelques officiers est excessive; c'est pour cela qu'il a donné l'ordre de différer la promotion au grade supérieur d'un petit nombre d'officiers qui n'avaient pas un temps suffisant de service à la mer dans leur grade.

Le programme de construction comporte la mise en chantier, cette année, de 2 cuirassés, 8 destroyers, 3 sous-marins. Le secrétaire fait remarquer que ce n'est pas un grand programme, mais un programme de progrès ayant pour objectif le maintien d'une marine adéquate et bien proportionnée.

Le rapport s'étend assez longuement sur la nécessité de procurer du pétrole à la marine à des prix raisonnables par le vote de lois permettant au département de raffiner le pétrole extrait de ses puits, de manière à échapper à l'obligation d'acheter le futur combustible de la marine à des prix exorbitants qui augmentent d'une façon continue. Le pétrole coûte actuellement plus du double du prix payé en 1911. La marine a brûlé cette année, alors qu'une partie seulement de la flotte utilise ce combustible, environ 136 millions de litres de pétrole; il est vraisemblable qu'on atteindra à l'avenir une consommation de 570 millions de litres.

Le rapport insiste sur la nécessité de la création d'une usine d'Etat pour la fabrication des plaques de cuirasse, de manière à échapper aux exigences des trois grandes usines qui détiennent aux Etats-Unis le monopole de cette fabrication. Le rapport réédite à ce sujet les détails déjà donnés par le secrétaire et reproduits dans la chronique du mois de novembre 1913. La marine, d'après le secrétaire, doit pouvoir construire elle-même ses poudres, ses canons, ses torpilles, ses plaques de cuirasse.

Au sujet des arsenaux, le secrétaire déclare que tout dollar dépensé à terre est gaspillé, à moins qu'il n'augmente l'efficacité de la flotte. Tous les arsenaux doivent être munis de bassins de radoub pour recevoir les cuirassés et de cales pour les construire, mais les dépenses seront différées jusqu'à ce que l'on ait une flotte adéquate et bien proportionnée.

Budget de la marine. — Voici le projet de budget de la marine, tel qu'il a été présenté au Congrès :

NAVAL ESTABLISHMENT	1914-15	1913-14	DIFFÉRENCE
	dollars	dollars	dollars
SOLDÉS.....	41.050.724	40.264.662	+ 786.062
Accroissement de la marine, programme antérieur (constructions neuves).....	19.073.234	»	»
Accroissement de la marine, programme de cette année (constructions neuves).....	19.262.000	»	»
TOTAL pour les constructions neuves.	38.335.234	34.554.477	+ 3.780.757
Corps des marines (soldes, vivres, habillement)	7.353.297	7.558.297 82	— 205.000
Ecole navale.....	497.550	586.304	— 88.754
<i>Bureau de navigation :</i>			
Transports, recrutement	1.015.500	970.000	+ 45.500
Exercices du canon.....	115.000	100.000	+ 15.000
Exercices des machines	6.500	6.500	»
Équipement pour le 1 ^{er} engagement.	803.400	800.000	+ 3.400
Entretien des auxiliaires navals ...	800.000	800.000	»
Expériences d'aviation	10.000	10.000	»
Training stations (dépôts des recrues).....	287.457	278.457	+ 9.000
Naval War Collège (Ecole supérieure de guerre de la marine)...	28.850	28.850	»
<i>Bureau de l'artillerie :</i>			
Artillerie et approvisionnement de matériel.....	6.950.000	6.950.000	»
Nouvelles batteries par navire	390.000	414.000	— 24.000
Arsenal d'artillerie de Washington.	75.000	125.000	— 50.000
Munitions pour les navires	3.574.000	3.850.000	— 276.000
Mines.....	300.000	»	+ 300.000
Torpilles	1.000.000	750.000	+ 250.000
Armement et équipement de la milice navale	125.000	125.000	»
Station de torpilles.....	95.000	95.000	»
Expériences, réparations, divers...	189.500	239.500	— 50.000
<i>Bureau de l'équipement :</i>			
Équipement des navires.....	4.440.000	4.550.000	— 140.000
Hydrographie de l'Océan et des lacs.	90.000	90.000	»
Charbon et transport.....	5.000.000	5.000.000	»
Dépôt pour charbon et combustible.	500.000	500.000	»
Divers.....	10.000	10.000	»

NAVAL ESTABLISHMENT	1914-15	1913-14	DIFFÉRENCE
<i>Bureau des yards and docks (arsenaux)</i>			
Entretien des arsenaux.....	1.700.000	1.500.000	+ 200.000
Divers	50.300	30.000	+ 20.000
Bureau de médecine et chirurgie ..	510.000	510.000	»
Rapatriement des officiers et ma- rins.....	15.000	15.000	»
Divers.....	142.000	142.000	»
Vivres.....	7.713.954,5	7.593.441,75	+ 120.512,75
Frêt.....	525.000	425.000	+ 100.000
Bureau des approvisionnements et de la comptabilité.....	1.649.487,25	1.470.000	+ 179.487,75
<i>Bureau des constructions navales</i>			
Constructions et réparations.....	8.250.000	8.250.000	»
Amélioration de l'outillage	110.000	115.000	— 5.000
Bureau des machines	5.920.000	8.006.000	— 2.086.000
Station d'expériences d'Anagninis...	80.000	86.000	— 6.000
Crédits pour 1914 non évalués en 1915.....	»	740.000	— 740.000
TOTAL.....	139.831.953,53 726.126.158 frs.	136.369.489,53	+3.462.464 +18.005.812 frs.
Crédits pour la marine du départe- ment des travaux publics.....	4.585.509	4.348.945	+1.236.564
TOTAL GÉNÉRAL.....	144.417.453,53 749.970.758 frs.	140.718.434,53	+4.692.550 +19.235.898 frs.

ITALIE

POLITIQUE NAVALE

Crédits pour les constructions neuves. — D'après les déclarations faites à la Chambre le 20 décembre par le ministre du Trésor, les dépenses de la marine de guerre pour l'expédition de Tripolitaine couvertes par des crédits extraordinaires s'élèvent à 121 millions.

Le total des crédits pour les constructions neuves prévues par les lois de 1909 et 1911 atteignent, en 1913, 80 millions; il s'élève à 90 millions en 1914 et sera ainsi augmenté de 10 millions jusqu'en 1917 où il demeurera consolidé à 120 millions.

millions : on pourra ainsi mettre en chantier chaque année un cuirassé avec un certain nombre de navires auxiliaires.

PERSONNEL

Mort de l'ingénieur Cuniberti. — L'éminent ingénieur Cuniberti, major général du génie naval et président du comité d'examen des projets de navires, est mort à Rome le 19 décembre.

Il était connu dans le monde entier par ses conceptions originales et fécondes. Il fut l'un des premiers à proposer l'idée du navire dreadnought à un seul et gros calibre, et à préconiser l'emploi du combustible liquide qu'il contribua beaucoup à faire adopter pour les contre-torpilleurs italiens. Il avait autrefois établi le plan d'un navire de blocus, qui put être considéré comme le prototype de l'éclaireur-cuirassé actuel. Dernièrement encore, il émettait l'idée d'un grand torpilleur cuirassé. En fait de réalisations, il est l'auteur des plans du cuirassé type *Vittorio-Emanuele*, immédiatement antérieur au *Dante*.

RUSSIE

PERSONNEL

Promotions. — Le vice-amiral Voievodsky, qui a été ministre de la marine de 1909 à 1911, a été promu amiral.

10 capitaines de vaisseau ont été promus contre-amiraux. L'âge moyen est de 52 ans, le plus jeune a 48 ans.

21 capitaines de frégate ont été promus capitaines de vaisseau; l'âge moyen est de 42 ans, le plus jeune ayant 35 ans.

MATÉRIEL

Etat des constructions neuves. — Chantiers de l'Amirauté (île des Galères), appartenant à l'Etat :

En construction : 2 cuirassés, *Gangout*, *Pollava*, déjà lancés.

2 croiseurs de ligne, *Borodino* et *Navarin*, doivent être lancés en 1914.

Coques de 4 sous-marins pour la Compagnie Nobles, de Revel.

Chantiers de la Baltique (Saint-Petersbourg), appartenant à l'Etat :

2 cuirassés, *Sebastopol* et *Petropavlosk*, déjà lancés; 2 croi-

seurs de ligne, *Ismaël* et *Kinburn*, qui doivent être lancés en 1914; 4 sous-marins de 700 tonnes, *Bars*, *Vepr*, *Volk*, *Gepard*.

Chantier Poutilov (Saint-Pétersbourg) :

2 croiseurs de 6.800 tonnes, *Admiral-Boutakov* et *Admiral-Spiridov*, mis sur cale le 29 novembre 1913;

8 contre-torpilleurs de 1.300 tonnes, dont 4 mis sur cale en août 1913, 2 le 29 novembre 1913, 2 le 4 décembre 1913;

1 navire de sauvetage de sous-marins, *Volkov*, lancé le 1^{er} décembre 1913.

Compagnie Russo-Baltique de Revel :

2 croiseurs de 6.800 tonnes, *Admiral-Greig* et *Svietlana*, mis sur cale le 7 décembre; 6 contre-torpilleurs de 1.300 tonnes, mis sur cale à la même date.

Compagnie Becker, de Revel :

5 contre-torpilleurs de 1.300 tonnes, dont 4 mis sur cale en octobre 1913 et un pas encore commencé.

Usines Nobles (Nobel et Lessner), de Revel :

8 sous-marins dont 4, *Lvitsa*, *Kougouard*, *Leopard*, *Pantera*, mis sur cale en 1913, *Riss*, *Tigr*, *Tocer* et *Jagouard*.

Chantiers Schichau, de Riga :

2 croiseurs de 4.000 tonnes, *Admiral-Nevelskoï* et *Mouraiviev-Amourski*, construits en Allemagne et mis sur cale en octobre 1913;

9 contre-torpilleurs, dont 2 ont été mis sur cale le 7 décembre 1913.

Usines métalliques de Saint-Pétersbourg :

8 contre-torpilleurs mis sur cale en novembre 1913.

Mer Noire. — Chantiers Nevsky (de la Neva), à Saint-Pétersbourg et Nikolaïev :

2 contre-torpilleurs mis sur cale le 1^{er} novembre 1913;

3 sous-marins, *Nitt*, *Kachalot*, *Narval*, mis sur cale le 1^{er} novembre 1913.

Chantiers et Usines Réunis de Nikolaïev :

2 cuirassés de 23.000 tonnes, *Imperatritsa-Maria*, lancé le 1^{er} novembre 1913, et *Ekaterina-II*;

2 croiseurs de 6.000 tonnes, *Admiral Lazarev*, mis en cale le 1^{er} novembre 1913, et *Admiral Nakhimov*.

Anciens chantiers franco-russes de Nikolaïev :

1 cuirassé de 23.000 tonnes, *Imperator-Alexander-III*;

4 contre-torpilleurs, dont 2 lancés le 1^{er} novembre 1913 et 2 mis sur cale le 1^{er} novembre 1913.

Chantiers Baltiques de Nikolaïev (dépendance des Chantiers Baltiques de Saint-Pétersbourg) :

3 sous-marins, *Morj*, *Tioulén* et *Nerpa*, lancés en septembre et octobre 1913.

Chantiers Vadon, à Kherson (Crimée) :

3 contre-torpilleurs mis sur cale le 1^{er} novembre 1913, aux chantiers Poutilov, démontés et envoyés à Kherson pour être remontés et lancés.

AUTRICHE-HONGRIE

POLITIQUE NAVALE

Budget de la marine. — Le budget de la marine a été voté par les délégations tel que l'a présenté le commandant de la marine (voir pour les chiffres la chronique de décembre 1913).

Le commandant de la marine, amiral Haus, a déclaré que le programme naval reste celui de son prédécesseur, l'amiral Montecuccoli, et que la flotte doit se composer de 16 cuirassés, 12 petits croiseurs, 24 grands torpilleurs, 72 torpilleurs de côtes et 12 sous-marins. Le remplacement des cuirassés type *Monarch* est de toute nécessité, mais il est différé par suite des charges du budget.

Le comte Tisza a insisté sur la nécessité pour l'Autriche d'avoir dans la Méditerranée une flotte importante qui puisse soutenir efficacement sa politique. Il a ajouté que cette flotte n'était pas dirigée contre l'Italie, mais faite au contraire pour l'assister.

PERSONNEL

Promotions. — Dans les dernières promotions, 5 capitaines de vaisseau ont été promus contre-amiraux; 2 ont 49 ans, 3 51 ans.

Les capitaines de vaisseau nouvellement promus ont entre 44 et 45 ans, les capitaines de frégate entre 42 et 43 ans, les capitaines de corvette entre 38 et 39 ans, les lieutenants de vaisseau entre 26 et 29 ans, les enseignes entre 21 et 23 ans.

Le plus ancien des capitaines de vaisseau n'a pas tout à fait 2 ans de grade; le plus ancien des capitaines de frégate a 18 mois de grade; le plus ancien des capitaines de corvette 2 ans et demi; le plus ancien des lieutenants de vaisseau 9 ans, le plus ancien des enseignes 4 ans.

Cet avancement rapide est dû, pour une part, à l'augmentation des cadres qui suit automatiquement l'augmentation des unités de la flotte; pour une autre part, aux mesures prises par l'administration en vue de créer des vacances et dont la plus importante est celle qui concerne les retraites et qui permet à un officier d'être mis en retraite après 10 ans de services avec le tiers de sa solde d'activité et après 40 ans avec sa solde entière. Cette limite de 40 ans va être abaissée à 35 ans d'après un nouveau projet.

MATÉRIEL

Constructions neuves. — 15 torpilleurs de 250 tonnes et 29 nœuds viennent d'être commandés : 12 aux chantiers Danubiens et 3 au Stabilimento Tecnico de Trieste. Il y a déjà 12 de ces torpilleurs achevés ou en achèvement. Ils sont ainsi désignés : en achèvement ou achevés : 74 T à 81 T au Stabilimento Tecnico de Trieste, 82 F à 85 F à Fiume; commandés : 86 F à 97 F aux chantiers Daubius de Fiume, 98 M à 100 M aux chantiers Montfalcono (succursale du Stabilimento Tecnico), à Trieste.

Sous-marins. — 5 sous-marins, Uvii à Uxi, sont actuellement en construction aux chantiers Germania-Krupp, leur tonnage officiel est 685/800.

Le prochain budget prévoit la commande aux mêmes chantiers de 4 sous-marins, Uxii à Uxv, qui auraient 1.000 tonnes de déplacement en plongée.

Le navire de mines *Chamaleon*, de 1.100 tonnes et 31 nœuds, a été lancé à l'arsenal de Pola le 15 décembre. Il a comme armement 4 canons de 90 mm.

Abel FOURNIER.

LA GUERRE RUSSO-JAPONAISE

LIVRE III. — V^e PARTIE

Opérations postérieures à la bataille de la Mer du Japon

CHAPITRE I^{er}

MOUVEMENTS DES ESCADRES AVANT LES NOUVELLES OPÉRATIONS

Les escadres combinées avaient anéanti, à la bataille du 27-28 mai 1905, les 2^e et 3^e escadres russes du Pacifique qui s'étaient avancées de concert. La marine ennemie était presque entièrement balayée des mers d'Extrême-Orient. Cependant, il y avait encore à Vladivostock quelques bons bâtiments et aussi quelques croiseurs auxiliaires qui n'avaient pas encore désarmé et faisaient de temps en temps des apparitions. En conséquence, l'amiral Togo, commandant en chef, ordonnait le 30 mai à l'amiral Kamimura, commandant la 2^e escadre, qui était à Sasebo, d'en partir avec tous les bâtiments de la 2^e division pour la baie de Chinhai (côte sud de la Corée) et d'y prendre la direction de tous les bâtiments des 1^{re}, 2^e escadres et des bâtiments en service spécial qui s'y trouvaient. Puis il donnait à l'amiral Kataoka, commandant la 3^e escadre, qui se trouvait à Takeshiki, l'ordre d'assurer avec ses bateaux la surveillance du détroit de Tsushima, de s'y tenir prêt contre ce qui restait de l'ennemi et de s'emparer des bâtiments qui chercheraient à gagner Vladivostock. D'autre part, il faisait réparer tous les bateaux. Mais déjà, après entente avec le vice-chef d'état-major de la marine Ijuin, il faisait or-

ganiser le 2 juin, par l'amiral Kamimura, une escadrille composée d'un croiseur de 1^{re} classe, de deux croiseurs de 2^e et de 3^e et de deux contre-torpilleurs pour les opposer à l'escadre volontaire russe et il faisait mettre ce groupe sous le commandement de l'amiral Uryu, un des commandants de la 2^e escadre. (Lire le détail au VI^e chap. de la IV^e partie.) Le 4, l'amiral Togo quittait Sasebo pour la baie de Changhai et prenait en personne le commandement. A ce moment, le quartier général décidait l'envoi immédiat à Sakhaline d'une division pour occuper l'île et de renforts dans le nord de la Corée qui auraient à en gagner la frontière. Le 14 juin, l'organisation des escadres était modifiée; la flotte en formait quatre (l'escadre des bâtiments en service spécial en dépendait). L'amiral Togo était commandant de la 1^{re} escadre et commandant en chef. La répartition était la suivante :

Escadres combinées.

Commandant en chef : amiral Togo Heihachiro.

1^{re} Escadre.

Commandant en chef : amiral Togo Heihachiro.

Commandant : vice-amiral Misu Munetari.

Commandant : contre-amiral Ogura Hyoichiro.

1^{re} division : *Mikasa, Shikishima, Asahi, Fuji.*

4^e division : *Naniwa, Takachio, Akashi, Tsushima.*

Estafette : *Tatsuda.*

1^{re} flottille de contre-torpilleurs : *Haruzame, Ariake, Fubuki, Arare.*

3^e flottille de contre-torpilleurs : *Usugumo, Shinonome, Sazanami, Kasumi.*

14^e escadrille de torpilleurs : *Chidori, Hayabusa, Mazuru, Kasasagi.*

2^e Escadre.

Commandant en chef : vice-amiral Kamimura Hikonojo.

Commandant : vice-amiral Uryu Sotokichi.

Commandant : contre-amiral Shimamura Hayao.

2^e division : *Izumo, Tokiwa, Azuma, Iwate.*

3^e division : *Chitose, Kasagi, Niitaka, Otowa.*

Estafette : *Chihaya.*

Croiseurs auxiliaires : *Nihon-Marui, America-Marui.*

2^e flottille de contre-torpilleurs : *Oboro, Inazuma, Ikazuchi, Akebono.*

4^e flottille de contre-torpilleurs : *Asagiri, Murasame, Asashio, Shirakumo.*

19^e escadrille de torpilleurs : *Kamome, Otori, Kiji.*

3^e Escadre.

Commandant en chef : vice-amiral Kataoka Shichiro.

Commandant : contre-amiral Togo Masaji.

Commandant : contre-amiral Yamada Hikohachi.

5^e division : *Yakumo, Azuma, Kasuga, Nisshin.*

6^e division : *Suma, Chiyoda, Izumi, Akitsushima.*

Estafette : *Yaeyama.*

Croiseurs auxiliaires : *Yahata-Marui, Hong-Kong-Marui.*

5^e flottille de contre-torpilleurs : *Shirazuki, Murakumo, Yugiri, Kagero.*

6^e flottille de torpilleurs : *Satsuki, Akatsuki.*

9^e flottille de torpilleurs : *Hayabusa, Kari, Tsubame, Sebato.*

4^e Escadre.

Commandant en chef : vice-amiral Dewa Shigeto.

Commandant : contre-amiral Taketomi Hotei.

Commandant : contre-amiral Nakao Yu.

7^e division : *Chin-Yen, Iki, Okinoshima, Mishima.*

8^e division : *Itsukushima, Hashidaté, Matsushima.*

9^e division : *Chokai, Maya, Akagi, Uji.*

Croiseurs auxiliaires : *Manshu-Marui, Tainan-Marui.*

1^{re} escadrille de torpilleurs : N^{os} 67, 68, 70, 71.

15^e escadrille de torpilleurs : *Hibari, Uzura, Hashitaka, Sagi.*

10^e escadrille de torpilleurs : N^{os} 41, 40, 43, 39.

11^e escadrille de torpilleurs : N^{os} 73, 72, 74, 75.

20^e escadrille de torpilleurs : N^{os} 65, 62, 64, 63.

Escadre en service spécial.

Commandant: contre-amiral Inoue Satoo.

Kumano-Marui, Kasuga-Marui, Hehime-Marui, Koryu-Marui, Ta-

kasaka-Mar, *Kagawa-Mar*, *Nikko-Mar*, *Bukogawa-Mar*, *Shinyu-Mar*, *Sahagawa-Mar*, *Uwashima-Mar* n° 6, *Iwagi*, *Kwanto-Mar*, *Mike-Mar*, *Kobe-Mar*, *Saikyo-Mar*, *Ryojun-Mar*, *Taihoku-Mar*, *Taichu-Mar*.

Le 17 juin, l'amiral Togo fait remplacer le vice-amiral Kataoka, commandant la 3^e escadre, par le vice-amiral Dewa, commandant la 4^e, et lui fait faire une garde sévère du détroit de Tsushima avec ses bâtiments et une partie des autres escadres (la 6^e division de la 4^e, et son croiseur auxiliaire *Yahata-Mar*, l'*America-Mar*, de la 2^e escadre, et le bâtiment en service spécial *Kumano-Mar*). Les croiseurs auxiliaires *Hong-Kong-Mar* et *Nippon-Mar* devront rester, comme auparavant, en sentinelles du côté de la mer du Nord. Le 19, l'amiral faisait la répartition des postes de tous les bâtiments quand il reçoit les instructions télégraphiques suivantes du quartier-général : protéger le transport par mer de la 13^e division indépendante qui doit occuper Sakhaline et y répartir les troupes nécessaires, s'entendre avec son commandant, général de division Haraguchi Kensai pour en assurer le débarquement. Togo constitue alors une escadre formée de la 3^e, de la 4^e (moins les 1^{re} et 10^e escadrilles) et de la 1^{re} flottille de la 1^{re} escadre. Il donne ses instructions au vice-amiral Kataoka qui en reçoit la direction et en même temps envoie pour remplacer Dewa à la garde du détroit de Tsushima, Kamimura avec sa 2^e escadre et une partie des autres (4^e division de la 1^{re} escadre, les 1^{re} et 10^e escadrilles de la 4^e, les 16^e, 17^e, 18^e escadrilles qui relèvent du point d'appui de Takeshiki). Lui-même garde la 1^{re} division, la 3^e flottille et la 14^e escadrille; il reste du côté de Tsushima pour diriger l'ensemble des opérations.

CHAPITRE II

1^{re} SECTION. — OPÉRATIONS DANS LA PARTIE SUD DE SAKHALINE

§ 1^{er}. — Protection du convoi et du débarquement des troupes.

Le commandant de la 3^e escadre, vice-amiral Kataoka, à bord de son bateau-amiral *Kasuga*, en baie de Chinhaï, recevait le 19

juin du commandant en chef des escadres l'ordre d'aller surveiller le détroit de Tsugaru, de guider le convoi de la 13^e division indépendante au nord de la baie de Mutsu et d'en protéger le débarquement. Il disposerait pour cela des 3^e et 4^e escadres (moins les 1^{re} et 10^e escadrilles) et de la 1^{re} flottille, détachée provisoirement de la 1^{re} escadre. Là-dessus, le 20, cet amiral donnait ses ordres relatifs à cette surveillance, et envoyait en même temps au commandant de la 4^e escadre Dewa l'ordre de passer la garde du détroit de Tsushima à Kamimura, commandant de la 2^e escadre, puis de partir, suivant les circonstances, pour Ominato, dont on ferait la base d'opérations, pour y assurer la surveillance du détroit de Tsugaru et des chenaux des Kuriles avec la 3^e escadre (moins la 5^e division et le *Yaeyama*), la 4^e (moins la 1^{re} et la 10^e escadrille) et la 1^{re} flottille. Le contre-amiral Togo, en sous-ordre dans la 3^e escadre, avait pour mission de se rendre de Takeshiki à Ominato avec la 6^e division (moins le *Chiyoda*), les bâtiments en service spécial *Kumano-Maru*, *Nisshin-Maru* et les 9^e, 11^e, 15^e et 20^e escadrilles. Il devait s'y mettre sous les ordres de Dewa. Quant au contre-amiral Yamada, également en sous-ordre dans cette 3^e escadre, il partirait pour Kuré avec le *Yaeyama*, y arborerait son pavillon sur le *Nisshin* et se rendrait à Ominato avec ces deux bâtiments. Tous les autres officiers intéressés recevaient également leurs instructions.

Le 21, Kataoka faisait passer son pavillon sur le *Yakumo* et il donnait la dénomination d'escadre détachée dans le Nord à toutes les escadres sous ses ordres qui opéreraient de ce côté. Il quittait le lendemain la baie de Chinhaï et arrivait le 28 à Ominato, où il rejoignait le reste de ses bâtiments.

A ce moment, les troupes de la 13^e division qui devaient débarquer les premières étaient prêtes à partir pour Sakhaline. L'escadre détachée dans le Nord avait également fait tous les préparatifs relatifs au convoi et au débarquement des troupes. Les deux armées de terre et de mer groupées sous une même autorité purent commencer aussitôt leurs opérations.

Le 2 juillet, le contre-amiral Nakao Yu, de la 4^e escadre, quittait le premier Ominato, sur le *Tainan-Maru* comme bateau-amiral; il était accompagné de la 9^e division, des 11^e, 15^e (sauf le *Sagi*),

20° escadrilles, des bâtiments en service spécial *Kumano-Mar*, *Kasuga-Mar* et du transport *Fujisan-Mar*.

Le 4, à 9 heures du matin, le vice-amiral Kataoka en partait à son tour avec la 5° division (moins le *Kasuga*), la 6°, la 7° (moins l'*Iki*, l'*Okino-Shima* et le *Mishima*), la 8°, l'estafette *Yaeyama*, les 1^{re} et 5° flottilles, les croiseurs auxiliaires *Yahata-Mar*, *Nihon-Mar*; il convoyait onze transports qui portaient le premier échelon de l'armée. Depuis le matin, régnait un léger brouillard accompagné de temps en temps par la pluie. A 2 heures du soir, on prenait un point de départ à 3 milles dans l'est vrai de Hiradaté pour la route prévue. Le 6, à l'aube, l'escadre rejoignait le *Kasuga*, qui arrivait de Sasebo et, à midi, elle arrivait auprès de l'île Rebun. L'amiral Kataoka envoie en avant pour choisir un point de débarquement et déblayer la mer, l'amiral Dewa avec les 7°, 8° divisions et la 5° flottille, puis il confie au contre-amiral Nakao, qui se trouve alors au mouillage de l'île Rebun, la garde du détroit de Soya avec les croiseurs auxiliaires *Teinan-Mar*, *Yahata-Mar*, *Manshu-Mar*, et il fait passer la 9° division, les escadrilles et le bâtiment en service spécial qui étaient sous les ordres de cet officier sous le commandement de Dewa. Ainsi donc, Kataoka assure la garde des transports, ayant sous ses ordres directs les 5° et 6° divisions. Le 7, à 6 heures du matin, il vient mouiller à 15' dans le N.-N.-O du cap Naka-Chisho (c'est le cap que la marine appelait le cap Juzô pendant la guerre).

Précédemment le 6 juillet, à midi, l'amiral Dewa avait quitté le gros de l'escadre avec les 7° et 8° divisions et avait accéléré sa marche vers son objectif. A 6 heures du soir, il rencontrait dans le détroit de Soya la 9° division avec Nakao, et le 7, à 6 heures du matin, il arrivait à la limite sud de l'étendue de mer à balayer pour le point de débarquement que l'on avait choisi. Il faisait aussitôt commencer le déblaiement par le groupe désigné (5° flottille, 9°, 11°, 15°, 20° escadrilles), sous les ordres du commandant de la 5° flottille Hirose, et simultanément faisait inspecter le point de débarquement par le *Fubuki* et l'*Haruzame*, de la 1^{re} flottille; sur la côte rien n'était fait pour la défense et l'on ne reconnut que trois cavaliers russes que l'on supposa être des sentinelles qui s'enfuyaient du côté de Korsakoff (depuis on a réuni Korsak-

koff et Poroantomari pour en faire Otomari). Cette côte est profonde et convient au mouillage des grands bateaux. On reconnaît aussi qu'elle est accessible dans de bonnes conditions aux embarcations. Le commandant Hirose, qui a reçu l'ordre de débayer le mouillage, surveille ses subordonnés sous la protection de la 7^e division et du *Kumano-Maru*; il pousse rapidement l'opération, et malgré une forte marée, comme le temps est calme, le travail avance beaucoup. A 8 heures 40 du matin, on arrive à 5 milles du village de Merea, qui est le point de débarquement. Les 7^e et 8^e divisions entrent alors graduellement dans le secteur de mer nettoyé, la 6^e division guidant les transports les suit, la 5^e arrive à l'entrée de la partie de mer débayerée. On amène les embarcations et l'on prépare le débarquement des troupes de terre. Le contre-amiral Yamada va avec le *Nisshin* et le *Kasuga* se poster en sentinelle entre les caps Nishi-Notoro (que l'on appelait pendant la guerre le cap Kondo), et le cap Nakachisho. Kataoka, avec le *Yakumo* et l'*Azuma*, reste près du commencement de la partie de mer débayerée et assure une protection indirecte. A 11 heures, toutes les divisions se groupent plus ou moins et viennent mouiller en des points dont la distance à la terre varie entre 3 milles et 2 ou 3 encâblures. Alors le corps de débarquement, pris dans les 6^e, 7^e, 8^e, 9^e divisions et placé sous le commandement du capitaine de frégate Machida Kujiro, officier en second de l'*Hashidaté*, est aussitôt débarqué au village de Merea; il occupe sans résistance la côte à l'est, pendant que la flottille de débayerement poursuit ses opérations. A 2 heures 30 du soir, elle arrivait déjà au cap Tsushima (nom donné par la marine, l'ancien nom était cap Enzuma), quand elle subit l'attaque soudaine des batteries placées sur les hauteurs au sud de Korsakoff; elle poursuit le débayerement sous le feu de l'ennemi, tout en y répondant avec l'*Akagi* qui la protège; elle nettoie les secteurs nécessaires au tir de protection de l'armée de terre; la mer est désormais sans embûches. On a aussi occupé le point de débarquement. Le contre-amiral Taketomi Hotei, de la 4^e escadre, contribue au débarquement avec les embarcations de tous les bâtiments. On commence la mise en terre des troupes à partir de midi 50. A 7 heures, on a terminé l'opération pour le 1^{er} et le 2^e échelons. L'ennemi, comme s'il reconnaissait qu'il n'y a pas à lutter

contre le nombre, s'enfuit après avoir incendié lui-même batteries, phare, le village de Poroantomari et d'autres bâtiments.

Pour aider l'armée de terre à s'emparer de Korsakoff, l'amiral Dewa a détaché le 8 juillet, à 3 heures du matin, auprès du cap Tsushima, qui est à l'extrémité ouest de la surface de mer déjà déblayée, l'*Izumi*, la 7^e division (moins l'*Akagi*), le *Shiranuhi* et le *Yugiri*, de la 5^e flottille; Korsakoff ne répond pas au canon et on apprend qu'avant l'aube la ville a été occupée par nos troupes. On envoie aussitôt une escadrille de déblaiement formée de canots à vapeur pris dans toutes les divisions faire le nettoyage des secteurs qui restent encore. Le *Kasuga-Maru* est chargé de la protéger. Le *Shiranuhi* et le *Yugiri* continuent à avancer et entrent dans la baie Chitose (c'est le nom donné par la marine, l'ancien nom était baie Rososei). A 6 heures 45 du matin, quand ils arrivent au large du village de Sroviofka, ils reconnaissent des soldats ennemis qui se montrent sur les hauteurs qui en sont au nord et les canonnent. L'ennemi répond avec deux pièces de campagne, mais bientôt il cesse le feu et s'enfuit après avoir incendié son camp. On avait prévu la mise à terre des 3^e et 4^e échelons à Korsakoff après l'occupation de la ville, aussi le contre-amiral Taketomi fait-il passer de grand matin les transports à un mouillage dans la partie déblayée voisine du cap Tsushima et prend-il le village de Poroantomari comme point de débarquement. L'opération commence à midi. Vers 6 heures du soir, le déblaiement du mouillage de Korsakoff était complètement terminé, mais l'ennemi avait incendié les appontements, le feu avait aussi consumé presque toute la ville, si bien que l'on poursuit le débarquement à Poroantomari. Le 10, à 6 heures du soir, la partie du débarquement qui exigeait le concours de la marine était terminée. Le contre-amiral Togo avait en outre reçu l'ordre de s'emparer du cap Nishi-Notoro; le 10, à 3 heures du matin, il quittait Korsakoff avec le *Suma*, qui portait un petit détachement d'infanterie, le *Chiyoda* et la 9^e escadrille; à 6 heures 50, il envoyait les torpilleurs en avant déblayer la côte est dans le nord du cap en question, à l'est duquel le *Suma* et le *Chiyoda* arrivaient à 7 heures 15. Après quelques coups d'intimidation, on mettait les compagnies de débarquement à

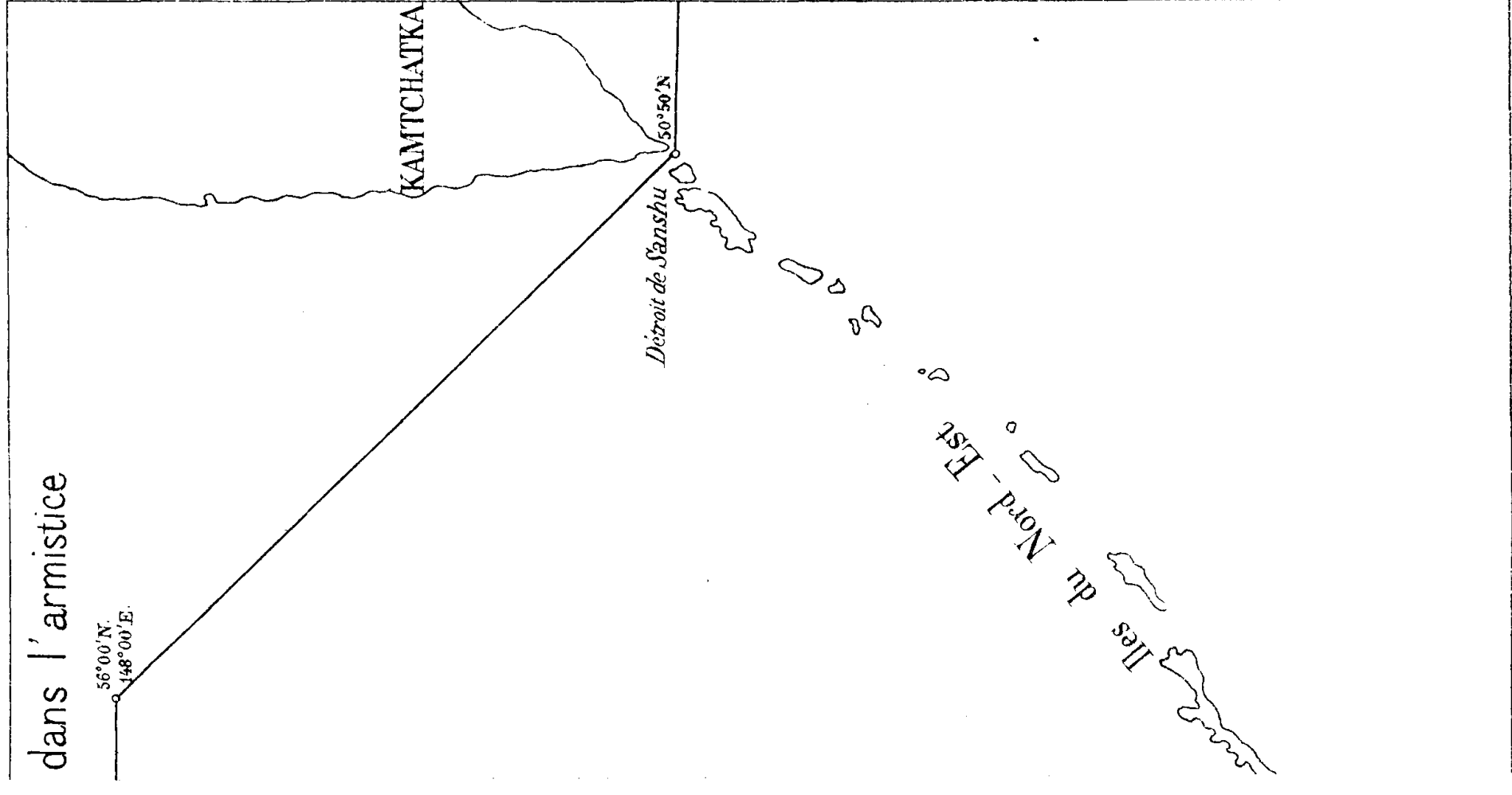
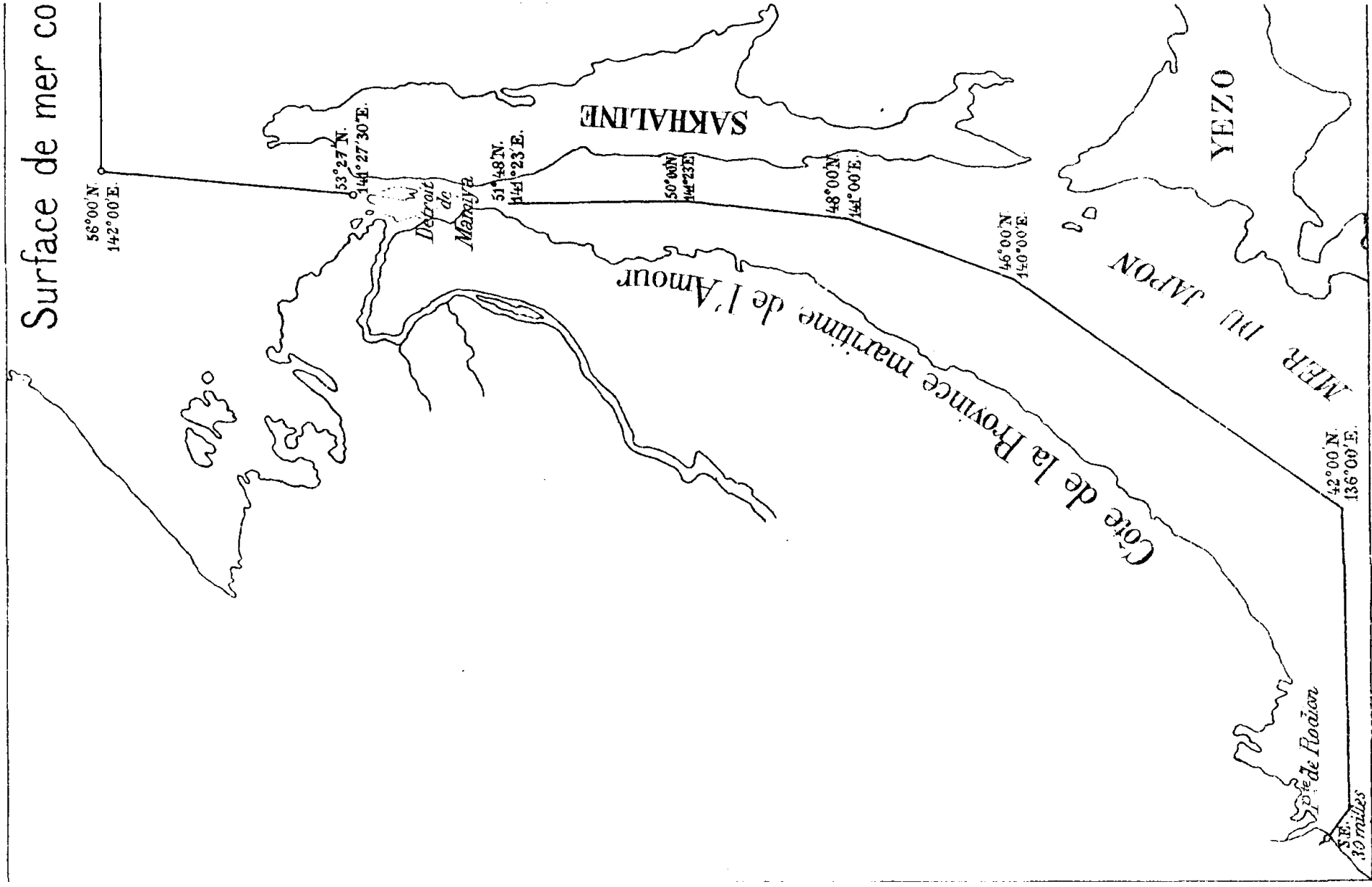
terre et l'on occupait le phare sans coup férir. Vers 7 heures du soir, les bâtiments étaient rentrés à Korsakoff.

§ 2. — *Opérations postérieures au débarquement.* — L'escadre détachée dans le Nord avait terminé le convoi et le débarquement des troupes sans avoir un mort ni un blessé; elle n'avait plus qu'à surveiller de temps en temps la côte sud, parfaire le débarrassement et l'hydrographie de Korsakoff et prendre dans le voisinage les précautions répondant à la situation de l'ennemi. Il n'y avait aucune nécessité à y garder plus longtemps toute l'escadre. Aussi Kataoka envoie-t-il, dès le 10, le contre-amiral Yamada avec le *Nisshin*, le *Kasuga* et la 1^{re} flottille inspecter et menacer les baies Saint-Vladimir et Saint-Olga. L'amiral Dewa restera à Korsakoff avec la 4^e escadre, la 9^e escadrille, le *Kumano-Maru* et le *Kasuga-Maru*. La 3^e escadre se rendra à Hakodaté. Il fait encore faire aux deux escadres les préparatifs du convoi du 2^e échelon de la 13^e division qui doit partir incessamment. Le 12, à 3 heures du matin, le contre-amiral Togo, avec la 6^e division, et le *Yahata-Maru* quitte Korsakoff pour Hakodaté; Kataoka en fait autant à 4 heures avec le *Yakumo*, l'*Azuma*, le *Yaeyama* et la 5^e flottille. En route, ils sont pris plusieurs fois dans un épais brouillard. Le lendemain, le *Yahata-Maru* s'échoue sur un écueil auprès de Kosako, qui se trouve entre Esashi et Fokuyama. Kataoka estime dangereux, en raison de l'intensité du brouillard, de faire participer les bateaux qu'il a avec lui à son sauvetage. Il demande que l'on envoie pour ce faire le *Hong-Kong-Maru*, qui est du côté du détroit de Tsugaru, et il ordonne au contre-amiral Togo d'attendre une éclaircie et d'envoyer un de ses bâtiments au secours du *Yahata-Maru*, puis il poursuit sa route avec les autres bâtiments. La 6^e division (moins l'*Akitsushima*) et les bâtiments qui accompagnent le *Yakumo* arrivent le 14 au matin à Hakodaté; le *Yahata-Maru* est renfloué par le *Hong-Kong-Maru* et l'*Akitsushima* et y arrive à son tour le 17.

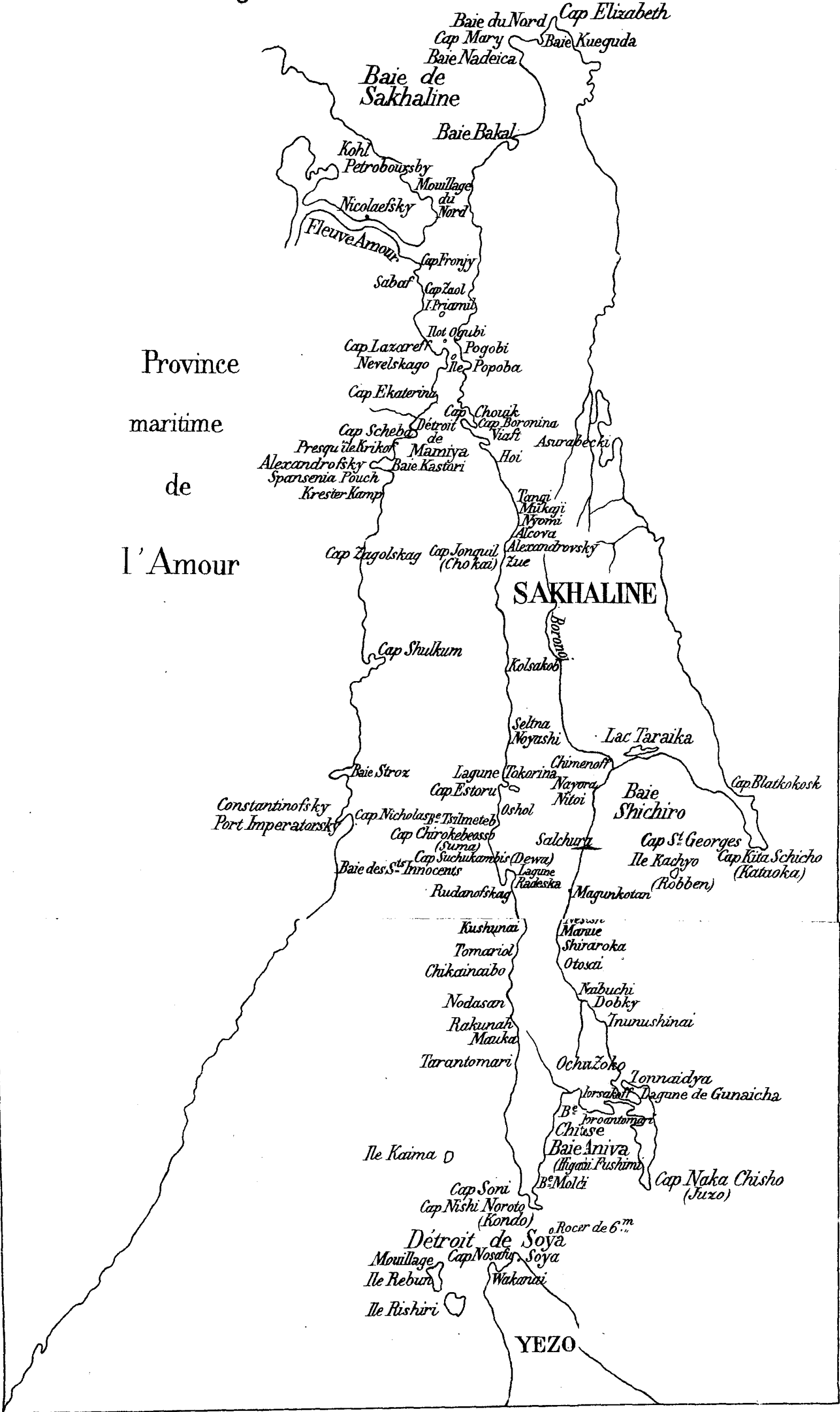
Le contre-amiral Yamada qui avait pour mission de faire une démonstration du côté de la baie Saint-Vladimir, était parti le 12 juillet avec le *Nisshin*, le *Kasuga* et la 1^{re} flottille. Le lendemain, à 8 heures du matin, il apercevait dans le lointain son objectif. Il fait d'abord inspecter la baie Saint-Vladimir par la 1^{re} flottille; celle-ci revient à 2 heures du soir annoncer que

l'épave du croiseur *Izumrud* se trouve à une encâblure et demie dans l'ouest du cap Olcoba (d'après des mesures postérieures, on a reconnu qu'elle était à 1 encâblure 3 dans l'O. 3/4 O.-O.-N. de ce cap) et différentes choses sans utilité. Samada envoie le capitaine de frégate Hidejima Naritida, second du *Nisshin*, inspecter une deuxième fois l'épave, sous la protection de la 1^{re} flottille, puis fait route au sud vers la baie Olga, où il détache la 1^{re} flottille s'assurer qu'il n'y a là rien de particulier, et il l'envoie indépendamment à Hakodaté; lui-même rejoint ce port le 15, à 3 heures 15 du soir, avec le *Nisshin* et le *Kasuga*.

L'amiral Dewa, resté du côté de Korsakoff avec la 4^e escadre, avait assuré la surveillance et le déblaiement du mouillage avec ses bâtiments; il avait aussi organisé la protection du débarquement de la 2^e série de la 13^e division. Le 10 juillet, il donnait ses ordres au capitaine de corvette Kaneko Manki, commandant de l'*Uji* et faisait faire par tous les officiers de navigation de la 8^e division un levé général des fonds d'un secteur déterminé auprès de Korsakoff, il faisait aussi observer la marée, les amers, les bas-fonds, les courants, le vent, les terres, etc., autour de ce même mouillage, puis donnait au capitaine de frégate Kondo Tsunematsu, commandant la 15^e escadrille, l'ordre d'aller avec les 9^e, 11^e, 15^e, 20^e escadrilles déblayer les parages autour de Korsakoff, dans lesquels cette opération n'avait pas encore été effectuée. Le 11, il ordonnait au capitaine de corvette Kubo Raifuku, commandant la 20^e escadrille, d'aller visiter les parages du cap Soni, où un voilier à nous avait été attaqué. Cet officier partait le 14 avec les torpilleurs numéros 65 et 62. Bien que l'épaisseur du brouillard l'ait empêché de faire l'examen qu'il se proposait, il revient avec des renseignements. Les torpilleurs numéros 63 et 64 de la même flottille étaient placés sous les ordres du capitaine de frégate Aragawa Kishi, commandant le *Kasuga-Maru*, et tous les trois allaient croiser du côté de Naibuchi et de l'île Kaihyô (Robben). Le 13, l'amiral Dewa était informé par le général de brigade Takenouchi Seisaka, commandant les troupes d'occupation de la partie sud de Sakhaline que ses troupes avaient attaqué, le 12, le gros de l'ennemi au milieu des bois du village d'Arive, à l'ouest de Vladimirofka (appelé depuis Toyohara), et lui avaient fait plus de 200 prisonniers, pendant



Carte générale de SAKHALINE



que le reste s'enfuyait à Mafka (appelé plus tard Maoka) ; à un relai, à Chipisani, à l'est de Morea, il y a aussi quelques volontaires, et l'on envoie contre eux un peloton d'infanterie. En conséquence, l'amiral envoie le *Chin-Yen* faire une démonstration à Mafka et il fait soutenir les troupes de terre à Chipisani par la 11^e escadrille. Le 15, il reçoit du chef d'état-major général, amiral Ito, l'ordre d'envoyer des bateaux sous ses ordres au secours de l'équipage du vapeur allemand *Kashil*, qui a sombré près du cap Kita-Shicho (qui a été appelé pendant la guerre cap Kataoka); une partie de ses hommes se trouvent auprès de Chichimeneff. Dewa envoie pour recueillir ce personnel le contre-amiral Nakao avec le *Tainan-Maru*, auprès du cap Kita-Shicho, et il lui fait publier l'interdiction de pêcher dans les parages de ce cap quand, à son retour, il passera à l'île Kaihyo. Nakao appareille le jour même et mouille le 17, à 10 heures du matin, au large de Chichimeneff, mais le temps ne permet pas l'envoi d'embarcations. Le lendemain, un épais brouillard cache encore la terre, et comme le temps n'a pas l'air de vouloir se mettre au beau, il rentre à Korsakoff, où il reçoit l'ordre de repartir le 2, au matin, il mouille une seconde fois au large de Chichimeneff et parvient enfin à recueillir une partie des naufragés du *Kashil*, puis il se rend au cap Bratkovsky, où le vapeur a coulé, et y recueille le reste de son équipage (en tout 43 personnes) et leurs bagages; il arrive le 26 à Otaru, où il confie les naufragés au *Eyô-Maru*.

II^e SECTION. — OPÉRATIONS DANS LE NORD DE SAKHALINE

Au commencement de juillet, l'amiral Kataoka, commandant en chef des escadres détachées dans le Nord, avait fait débarquer à Korsakoff avec ses bâtiments la première série de la 13^e division indépendante. Le résultat de la coopération de l'armée et de la marine avait été une occupation solide de la partie sud de Sakhaline; il pensa arriver à une occupation rapide de la partie nord en convoyant la 2^e série de cette même division à Alexandrovsky et en facilitant le débarquement. En conséquence, le 12 juillet, il faisait paraître les ordres relatifs à cette seconde série d'opérations et répartissait les rôles entre tous les bâtiments sous ses ordres. Lui-même quittait Korsakoff avec le

Yakumo, l'*Azuma*, le *Yaeyama* et la 5^e flottille et arrivait à Hakodaté le 14. Le 15, il prenait les dispositions relatives au convoi et au débarquement de la 2^e série de la 13^e division; il répartissait les vingt-deux transports en quatre groupes et arrêtait leurs mouvements minutieusement. Le 14, l'amiral Dewa, à Korsakoff, avait aussi donné les ordres qui les concernaient à tous les bâtiments sous son autorité (4^e escadre et, détachés provisoirement : 2^e escadrille, *Kumano-Maru*, *Kasuga-Maru*, *Yamaguchi-Maru*, *Manden-zan-Maru*, *Ujina-Maru*). Pendant ce temps, la 2^e série de la 13^e division terminait ses préparatifs de départ. L'escadre des transports quittait successivement Aomori le 17, à 4 heures du matin et sous la protection indirecte du contre-amiral Togo, avec la 6^e division, se dirigeait vers Otaru. La division Togo avait quitté Hakodaté ce même jour à 6 heures du matin et occupait des positions appropriées en dehors de la route habituelle. Le contre-amiral Yamada, avec le *Nisshin*, le *Kasuga*, l'*Azuma* et la 1^{re} flottille, remplirait le même rôle, et Kataoka, avec le *Yakumo*, le *Yaeyama* et la 5^e flottille, avait aussi quitté Hakodaté; ces deux officiers rentraient le 18 au soir à Otaru.

Kataoka ayant ainsi rassemblé tous les groupes intéressés (5^e, 6^e division, *Yaeyama*, 1^{re}, 5^e flottilles, *Hong-Kong-Maru*, *Manshu-Maru*) ordonna de commencer le mouvement. Tous les bâtiments derrière les 5^e et 6^e divisions, sous les ordres directs de cet officier, quittèrent Otaru le 21 juillet, à 11 heures du matin, et prirent la formation prévue; ils mirent le cap vers le Nord en protégeant l'escadre des transports. La brume des jours précédents s'était dissipée et la mer était calme, et la longue file des quarante-deux bâtiments de toutes les tailles serpentait sur plus de 20 milles comme un grand serpent. Le 22, à 4 heures du matin, le *Suma* qui était en tête reconnaissait la pointe nord de l'île Rebun, à 11 milles dans le N. 1/2 O. et mettait le cap au N. 14 E. en route directe sur le large du point de débarquement.

Auparavant, le groupe envoyé en avant avec l'amiral Dewa avait appareillé de la baie Chitose le 20, à 6 heures du matin, malgré la brume, et avait mouillé provisoirement ce jour-là à Wakanai, baie qu'il quittait le lendemain, à 1 heure du soir, pour sa destination. Le 23, à 3 heures du matin, il envoyait d'abord le contre-amiral Taketomi avec l'*Hashidaté* et la 9^e esca-

drille faire une démonstration et inspecter la baie Kastori, puis il détachait le *Kasuga-Maru*, la 11^e et la 15^e escadrilles. La 15^e escadrille devait choisir un point de débarquement, et les autres surveiller l'ennemi devant Zue; lui-même avec le reste des bâtiments allait mouiller provisoirement au sud du cap Chouik. Dès que la 15^e escadrille qui devait choisir le point de débarquement se présenta devant Alcowa, la population mit le feu aux maisons et aux chalands et s'enfuit; 5 ou 6 cavaliers qui semblaient des soldats ennemis se montraient le long de la côte, puis disparurent tout à coup. Le commandant de la flottille observa attentivement la topographie du voisinage. Sur la terre, il ne semblait pas y avoir de défenses établies. Alcowa est très boisé et les endroits plats y sont rares, cependant la côte est très accessible aux embarcations. On s'assure que les gros bâtiments peuvent arriver jusqu'à 4 encablures du rivage, on laisse une bouée à 10 milles dans N. $\frac{1}{2}$ N.-O. du village pour indiquer l'entrée de la surface de mer déblayée et à 4 heures du soir, on rejoint l'escadre. Le *Kasuga-Maru* et la 11^e escadrille étaient allés de leur côté surveiller Zue, mais à 5 heures ils revenaient sans avoir rencontré un seul ennemi. L'*Hashidaté* et la 9^e escadrille avec le contre-amiral Taketomi étaient allés à la baie Kastori; une partie de l'escadrille s'était avancée dans l'intérieur et y avait fait un tir d'intimidation, mais la terre restant silencieuse on en avait conclu que l'ennemi n'y était pas en forces, et à 7 heures ce groupe rejoignait aussi l'escadre. La III^e escadre, sous les ordres directs de Kataoka, avait appris par T. S. F. le 22 au matin qu'elle se trouvait à environ 120 milles de la IV^e; dorénavant elle garde le contact sans interruption et continue sa marche en lignes bien formées. Arrivé le 24 à minuit, Kataoka détache en avant la 5^e flottille et la fait passer sous les ordres de l'amiral Dewa. Puis, après avoir fait tenter par le *Fubuki* et l'*Harusame* de la 1^{re} flottille une nouvelle démonstration dans la baie Kastori, il y fait rester le 1^{er} de ces 2 contre-torpilleurs en sentinelle et envoie l'autre assumer le même rôle à la sortie Sud du détroit de Mamiya. Le contre-amiral Togo doit aller avec le *Suma*, le *Chiyoda*, l'*Ariake* et le *Mizore* de la 1^{re} flottille faire une démonstration et l'examen du port de Emperor Skaya et choisir l'emplacement d'un observatoire au cap Schukampis (appelé par la marine cap Dewa). L'*Izumi* et

L'*Akitsushima* envoient à l'*Hashidaté* les embarcations et vapeurs qui doivent concourir au débarquement, puis vont en sentinelle sur une ligne allant du sud du cap Zue à la province maritime de l'Amour. La 5^e division arrivait déjà à 8 heures du matin à l'entrée de la surface de mer déblayée, y mouillait, et amenait les embarcations nécessaires au débarquement. Le contre-amiral Yamada partait avec le *Nisshin* et le *Kasuga* prendre la garde à 25 milles dans l'ouest d'Alexandrofsky; le *Hong-Kong-Maru* était en sentinelle d'un autre côté. Kataoka avec le *Yakumo*, l'*Azuma* et le *Yayema* suivait les progrès du déblaiement, à 1 heure 30 il entra dans le secteur déjà nettoyé et mouillait au large d'Alcova.

L'amiral Dewa quittant le 24 juillet, à minuit, son mouillage provisoire au sud du cap Chouik arrivait à 4 heures 30 du matin au large d'Alcova, mais la surface de la mer étant légèrement embrumée, il ne trouvait pas l'emplacement de la bouée que l'on avait installée auparavant. Il envoie le *Kasaga-Maru* et l'*Ujina-Maru* mouiller à 8 milles dans l'O. $\frac{1}{2}$ N.-O de Alcova et les fait servir de point de départ pour le déblaiement qu'il fait entreprendre par le commandant Kondo de la 15^e escadrille avec une équipe spéciale [9^e, 11^e, 15^e (sauf de *Sagi*), 20^e escadrille et 4 vedettes du *Tainam-Maru*, *Manshu-Maru*, *Kumano-Maru*. La 5^e flottille s'avance au point de débarquement et suit la côte en faisant des tirs de recherche dans les bois. Tous les bâtiments de la 9^e division avancent derrière l'escadrille de déblaiement et la protègent. Chaque groupe s'avance vers la terre en faisant des tirs de recherche, on canonne l'ennemi chaque fois qu'on l'aperçoit; mais comme il n'y a pas de torpilles dans la mer la marche du déblaiement est extrêmement rapide. A 4 heures du soir on a terminé le nettoyage du secteur prévu qui allait jusqu'au cap Jonkil (que l'on a appelé pendant la guerre le cap Chokai). Les 7^e et 8^e divisions suivent la marche et entrent dans la zone déjà déblayée. Chaque bateau-guide montre successivement la route aux transports. Vers 1 heure du soir, tous sont mouillés à moins d'un mille du point de débarquement. Le corps de débarquement des 7^e, 8^e, 9^e divisions sous le commandement de l'officier en second de l'*Hashidaté*, Machida, avait été mis à terre ce jour-là à 8 heures 50 du matin; comme l'ennemi s'était

aussitôt retiré, il avait occupé à 9 heures 15, sans résistance, les limites prévues pour le débarquement à Alcova. Puis les embarcations et vapeurs de toute l'escadre, sous le commandement du contre-amiral Taketomi, avaient commencé à 9 heures 30 le débarquement de l'armée. Le corps de débarquement rentrait à bord à 1 h. 20 du soir, remettant à la garde de l'armée le territoire qu'il avait occupé. Puis la 5^e flottille qui suivait la côte en arrivait à observer les parages d'Alexandrovsky et reconnaissait qu'il n'y avait pas de difficultés à s'emparer des appontements qui se trouvaient de ce côté sans protection déterminée, et elle les gardait à coups de canon; aussitôt l'amiral Dewa envoyait le *Chokai* et l'*Akagi* pour protéger les appontements. L'armée aussi détachait une compagnie qui partait de ces appontements, mais l'ennemi dissimulé dans le voisinage l'attaquait plusieurs fois; il y avait surtout des canons automatiques qui tiraient de derrière l'Hôtel du Gouvernement et il semblait que la résistance de l'armée diminuât peu à peu. Le *Chokai* et l'*Akagi* arrivent auprès des appontements prêter leur concours à la 5^e flottille, ils bombardent l'ennemi et protègent les débarcadères. L'*Uji* aussi va vers Nyomi pour protéger les appontements servant à l'embarquement du charbon, il envoie aussitôt à terre son détachement d'incendie qui, avec la petite troupe envoyée par l'armée de terre, éteint le charbon et les appontements en flammes. Le *Maya* arrive à Makaji que sa compagnie de débarquement occupe, il revient après que celle-ci a remis la localité entre les mains de l'armée de terre.

Le 24 juillet au matin l'ennemi incendie Numina, puis Alcova. Le bombardement acharné de nos canonnières et de nos contre-torpilleurs et la marche en avant très rapide de l'armée épargne le même sort à Alexandrovsky. L'avant-garde sous le commandement du général Naito Shinichiro s'avance sur la ville et en chasse l'ennemi après un combat de courte durée. A 7 heures 15 du soir nous l'occupons entièrement. Le travail de concours au débarquement que dirige le contre-amiral Taketomi avance très rapidement. A 9 heures du soir de ce jour-là, le débarquement des 1^{er} et 2^e échelons est terminé. Les escadrilles et les vapeurs, sous les ordres du capitaine de corvette Kawase Hayaji commandant la 9^e escadrille, poursuivent le déblaiement de ce qui n'a pas

encore été visité. Le 25 tous les secteurs prévus sont nettoyés complètement et la plupart des transports viennent ce jour-là devant Alexandrovsky. Le 27, à 7 heures du soir, tout concours au débarquement avait pris fin.

Auparavant, le 24 juillet à 7 heures 25 du matin, le commandant de la 1^{re} flottille Fujimoto qui avait reçu l'ordre de visiter la baie Kastori et de surveiller le détroit de Mamiya avait quitté l'escadre avec le *Fubuki* et le *Harusame*, faisant route vers Kastori. Vers midi, il arrivait auprès du phare Krester Kamp, et y envoyait aussitôt ses sections de débarquement (commandant : enseigne de vaisseau Yachikado Saburo) — les gardiens s'étaient déjà enfuis; — celles-ci s'emparaient du matériel abandonné, inspectaient le voisinage et rentraient à bord. Fujimoto s'enfonçait alors avec ses 2 contre-torpilleurs dans la baie Kastori. A 4 h. 10 de l'après-midi, au moment où ils arrivaient auprès de l'île Bazar, des pièces de campagne postées auprès du bureau du télégraphe ouvraient tout à coup le feu, et l'on y répondait aussitôt, on faisait taire un moment l'ennemi, mais notre canonnade mettait le feu à la ville, et une explosion semblable à celle d'une poudrière étendait partout le désastre. Le commandant Fujimoto, ayant rempli sa mission rejoignait le 25 le point de stationnement de l'escadre. Il recevait de Kataoka l'ordre de retourner inspecter la partie sud du détroit de Mamiya et de couper le câble sous-marin, et repartait avec le *Fubuki* que rejoignait en route le *Haruzame*. Le 26 il s'avancait dans le détroit de Mamiya et arrivait l'après-midi à 1 heure 20 devant Pogobi; aussitôt on envoyait à terre une escouade pour couper le câble (commandant : enseigne de vaisseau Kogawa Seito). A ce moment on apercevait des formes humaines auprès des habitations, on effectuait un tir de menace et à 2 heures l'escouade désignée débarquait. Une partie allait aussitôt briser le point de réunion du câble sous-marin et de la ligne terrestre pendant que l'autre envahissait le bureau du télégraphe, enlevait les appareils de communication et rentrait à bord. Le 27, Fujimoto laissait le *Harusame* en sentinelle à l'entrée sud du détroit de Mamiya et lui-même avec le *Fubuki* prenait la route du retour; en chemin, il passait au cap Borodina, où il envoyait encore une escouade détruire la ligne télégraphique. Cette troupe coupait le câble, s'emparait du bureau situé sur la rive op

posée, détruisait en la faisant sauter la ligne enterrée le long de la côte et rentrait à bord. Le contre-torpilleur réappareillait immédiatement et à 5 heures du soir rentrait à Alexandrovsky.

Le contre-amiral Togo, de la V^e escadre, qui avait été envoyé du côté d'Imperatofska avait détaché en avant, le 24 juillet, à 9 heures du matin, le *Mizore* et l'*Ariake* de la 1^{re} flottille pour examiner tous les mouillages entre le port d'Imperatofska et la baie Stalka. Lui-même appareillait à 2 heures du soir d'Alexandrovsky avec le *Suma* et le *Chiyoda*. Quand, au matin, le lendemain, ces 2 bâtiments se présentaient devant l'entrée du port d'Imperatofska, les 2 contre-torpilleurs qui avaient fini leur inspection les rejoignaient. Ils entraient alors ensemble dans la baie nord de l'intérieur du port, et à 9 heures du matin, une escouade de fusiliers (commandant : lieutenant de vaisseau Hirana Motoo, officier canonnier du *Suma*) allait, sous la protection des contre-torpilleurs, inspecter les environs des casernements. Le *Suma* et le *Chiyoda* se rendaient alors dans la baie Sud et envoyaient une deuxième escouade de fusiliers (commandant : lieutenant de vaisseau Kato Keijiro) inspecter les alentours du fleuve Imperatofska; ni l'une ni l'autre ne rencontrait d'ennemis, les casernements étaient en ruine et il était visible qu'ils étaient abandonnés depuis longtemps. En particulier, il n'y avait plus d'appareils de communication. Aussi le 26 le *Suma* et le *Mizore* quittaient-ils Imperatofska pour se rendre au cap Nicholaya où l'on envoyait une escouade de fusiliers (commandant : lieutenant de vaisseau Ishi-Shiokichi, chef de section du *Suma*) à terre inspecter les environs; le phare était complètement approvisionné, mais il n'y avait pas ailleurs d'autres appareils de communication. L'amiral fait d'abord retourner le *Mizore* à Alexandrovsky, le *Suma* se rend seul au cap Suchukambis où il débarque une escouade de fusiliers (commandant : enseigne de vaisseau Omnato Tadashiraro) et un groupe de torpilleurs mineurs pour déterminer l'emplacement de la construction d'un observatoire. Le *Chiyoda* et l'*Ariake* étaient le même jour devant la lagune de Tateska dont ils faisaient inspecter les environs par une escouade de fusiliers (commandant : lieutenant de vaisseau Efrekukuro, chef de section du *Chiyoda*) en même temps le lieutenant de vaisseau Matsuoka Seio, officier de navigation du *Chiyoda*, allait faire un levé de l'embou-

chure du Terdanofskag, puis on rejoignait le *Suma*, et le 27, à 9 heures du matin, ces bâtiments arrivaient ensemble au mouillage de l'escadre.

Le 29 juillet le vice-amiral Kataoka Shichiro recevait le message impérial suivant :

« L'escadre détachée dans le Nord a protégé le convoi de l'armée de terre en dépit du mauvais temps, elle en a fait faire le débarquement, posant ainsi la base de la conquête de Sakhaline, je l'en félicite profondément ».

Le 31 juillet, le vicomte Kagawa Keizo, grand chambellan de l'Impératrice transmettait l'ordre suivant de Sa Majesté :

« L'escadre détachée dans le Nord ayant assumé le rôle de protéger l'armée a donné les moyens de conquérir Sakhaline. Ceci est parvenu aux oreilles de Sa Majesté l'Impératrice, elle fait louer profondément la vaillance des officiers, sous-officiers et soldats ».

Le 4 août, on recevait le message suivant de Son Altesse le Prince Impérial :

« J'applaudis aux actions valeureuses des officiers et soldats de l'escadre détachée dans le Nord qui a précipité l'occupation de Sakhaline en prêtant son concours à l'armée en dépit du temps ».

Le 5 août, le vice-amiral Kataoka, commandant la III^e escadre, faisait la réponse suivante au message impérial :

« Si l'escadre détachée dans le Nord a atteint le but de son action contre Sakhaline en dépit du mauvais temps, c'est parce qu'elle a eu recours au pouvoir de Votre Majesté et à l'aide du Ciel. Aussi vos humbles sujets qui ont reçu le message impérial particulièrement bienveillant sont-ils remplis d'une gratitude infinie et attendent-ils avec un zèle de plus en plus grand le moment de compléter leurs actions. Moi, Shichiro, je vous réponds ainsi, plein d'une crainte vraiment très respectueuse.

« Meiji, 38^e année, 8^e mois, 5^e jour.

« Le commandant de l'escadre détachée dans le Nord,

« KATAOKA SHICHIRO. »

Le 6, il faisait la réponse suivante à la communication de l'Impératrice :

« Si l'escadre détachée dans le Nord est arrivée au résultat de la guerre à Sakhaline, c'est grâce à la puissance de Sa Majesté

l'Empereur, aussi sommes-nous vraiment confondus devant un message aussi bienveillant. Aussi avec un zèle de plus en plus grand, serons-nous assistés par vos paroles.

« Meiji, 38^e année, 8^e mois, 6^e jour.

« *Le commandant de l'escadre détachée dans le Nord,*

« KATAOKA SHICHIRO. »

Le même jour il répondait ainsi au message du Prince Impérial :

« Grâce à l'influence de Sa Majesté l'Empereur, l'escadre détachée dans le Nord a pu atteindre son but à Sakhaline; à ce sujet, nous sommes vraiment confondus devant le message bienveillant que nous avons reçu. Aussi avec encore plus de courage serons-nous soutenus par vos paroles.

« Meiji, 38^e année, 8^e mois, 6^e jour.

« *Le commandant de l'escadre détachée dans le Nord,*

« KATAOKA SHICHIRO. »

III^e SECTION. — MOUVEMENTS DE L'ESCADRE DÉTACHÉE DANS LE NORD APRÈS L'OCCUPATION DE SAKHALINE

I. *Résumé des opérations.* — L'escadre détachée dans le Nord ayant protégé la partie du Nord et celle du Sud de la XIII^e division dont l'objectif était l'occupation de Sakhaline, l'avait fait débarquer aux points convenus, et le résultat en avait été que moins d'un mois après, la XIII^e division occupait la presque totalité de l'île. Le vice-amiral Kataoka, partageant ses forces en deux parties, les distribuait aux points importants du Nord et du Sud. En même temps qu'elles assuraient la garde des positions les plus importantes et des nouveaux points occupés, elles empêcheraient l'importation par mer du matériel de guerre et continueraient tout ensemble à s'exercer; on voulait en plus parfaire les réparations des bâtiments. Le 27 juillet les ordres paraissaient. Kataoka prenait pour base d'opérations la baie Chitose avec la III^e escadre. Il se chargeait de la surveillance et de la défense du détroit de Soya et de Sakhaline en même temps qu'il gardait la haute main sur toutes les opérations des escadres détachées dans le Nord. Il faisait prendre à l'amiral Dewa, avec la IV^e escadre, Ominato comme base, et le chargeait d'assurer la garde du dé-

troit de Tsugaru et de la zone allant du 42° au 45° degré de latitude nord. Le contre-amiral Nakao, de la IV^e escadre, devait inspecter avec le *Tainan-Maru* et le *Hong-Kong-Maru* la navigation autour de Sakhaline et à l'île Kaihyo et répandre les méthodes de protection des animaux marins. Le contre-amiral Yamada de la III^e escadre recevait des instructions spéciales. Il choisissait des officiers du *Nisshin* et du *Kasuga* et leur faisait compléter les intervalles des secteurs spécialement déterminés auprès du phare d'Alexandrovsky. On rendait à la III^e escadre, la 5^e flottille, la 9^e escadrille et le *Kumano-Maru* que l'on en avait détaché précédemment au profit de la IV^e.

Le 28, Kataoka donnait au commandant Fujimoto, de la 1^{re} flottille, l'ordre de partir avec deux groupes de contre-torpilleurs sous ses ordres surveiller l'entrée Sud du détroit de Mamiya. Le lendemain, il prescrivait au commandant Hirose, de la 5^e flottille, d'envoyer 2 bateaux à son choix exercer la surveillance entre les caps Zue et Schoukambis. Le 30, Kataoka partait sur le *Yahata Maru* pour inspecter la baie Kastori et l'entrée sud du détroit de Mamiya ; il était accompagné du *Kari* et du *Tsubame* de la 9^e escadrille, le lendemain il rentrait à Alexandrovsky. A 10 heures du matin, ce jour-là, Kataoka recevait un télégramme du commandant de la XIII^e division Haraguchi qui l'informait que dernièrement un parlementaire ennemi s'était présenté à Talaun (à 7 milles au sud de Ruikoff) et y avait demandé la suspension des hostilités; ce à quoi nous avons répondu en demandant la capitulation sans conditions; les délais expiraient ce matin à 10 heures; nous lui ordonnions d'abord de se retirer à Hamsada (à 2 milles dans le nord de Onol, qui était la base d'opération de la principale force ennemie). Puis, à 2 heures du soir arrivait un télégramme prévenant que le général de division Riapunoff, préfet des affaires militaires et commandant de Sakhaline, avait capitulé totalement avec environ 70 officiers et 3.200 soldats et sous-officiers.

Le 1^{er} août, Kataoka donnait comme secteur de surveillance au contre-amiral Togo de la III^e escadre, suivi de la 6^e division, du *Yugiri* et du *Kagero* de la 5^e flottille, la bande de côte allant d'Imperatorshaya au 46° parallèle. (Ce groupe tombe dès sa sortie du port dans une brume épaisse dans laquelle il erre pendant trois

jours et trois nuits sans que le brouillard se lève; enfin, renonçant à toute surveillance il rentre le 5 à Korsakoff. La 5^e flottille s'en sépare aussitôt et retourne mouiller à Alexandrovsky). Le 2, arrivent des instructions de l'amiral Ito, chef d'Etat-Major, disant de faire passer une partie des bâtiments par l'île Shumushu et de leur faire surveiller les parages de Petropavlovsky au sud de la péninsule de Kamtchatka et l'archipel de Kommandolsky. Aussi le lendemain 3, Kataoka appareille avec le *Yakumo* et l'*Azuma* pour Korsakoff où il arrive le 5. Aussitôt se basant sur les instructions précédentes il charge le contre-amiral Togo d'aller avec le *Suma*, l'*Izumi* et un bâtiment en service spécial reconnaître, en passant par Shumushu, la force de l'ennemi sur les positions qu'il occupe sur la côte Sud de la presqu'île de Kamtchatka, puis d'aller à l'archipel Kommandolsky voir s'il y a ou non des abus dans la chasse aux animaux marins. Il fait ramener le lieutenant de vaisseau de réserve Kunji Naritada qui avait été fait prisonnier auparavant. Il envoie le contre-amiral Nakao avec le *Tainan-Maru* et le *Hong-Kong-Maru* croiser sur la côte N.-E. de Sakhaline pour empêcher l'ennemi d'y importer du matériel de guerre soit par le Nord, soit par l'Est. Il donne aussi l'ordre de surveiller la côte de la mer d'Okoskh à l'ouest du 146^e méridien. Ce même jour arrivent des ordres de l'amiral Togo, commandant en chef : pour remorquer le *Bayan* hors de Port-Arthur, il fait envoyer le *Chinyen* à Sasebo, il fait aussi renvoyer le *Kasuga-Maru* à Takeshiki; il a décidé de faire relever le *Novik* avant le milieu de septembre par les escadres et il demande que l'on donne tout le concours possible au capitaine de frégate Chayama Toyonari, président de la commission de déséchouage. Puis, le 6 arrive un télégramme du vice-chef d'Etat-Major Ijuin faisant savoir que la XIV^e division va être ajoutée à l'armée de Mandchourie, que l'on va envoyer sous la protection de la II^e escadre quelques troupes et quelques chevaux dans le nord de la Corée. Ensuite, c'est l'amiral Ito qui transmet le mode d'administration auquel on doit soumettre les forçats russes à Sakhaline, régime arrêté par le chef d'Etat-Major général maréchal prince Yamagata Aritomo en même temps qu'il fait savoir que l'on aura à s'entendre avec le commandant Haraguchi, de la XIII^e division, au moment de l'envoi de ces forçats hors de l'île sur la côte russe. Ce jour-là, en conformité avec les instruc

tions du commandant en chef, l'amiral Dewa reçoit les ordres relatifs à la protection de la marche du *Poltava*, c'est au *Manshu-Maru* qu'incombe ce service.

A ce moment-là, environ 400 soldats ennemis avec quelques canons automatiques se sont groupés dans les collines au S.-E de la lagune de Gunaicha. Pendant qu'une partie de nos troupes les attaque, le 7, Kataoka fait conférer le commandant de l'*Azuma*, capitaine de vaisseau Murakami Kakuichi avec le général Takenouchi, commandant la 15^e brigade; il lui fait prendre à bord des troupes et des canons de campagne pour les débarquer sur la côte Nord de cette lagune et lui fait inspecter en même temps l'île Kaihyo. Le 9, on est averti précipitamment qu'environ 600 soldats vaincus sont apparus à Manka et y causent des dégâts. Kataoka envoie le capitaine de vaisseau Nishiyama Jisshin, commandant du *Yaeyama*, les contenir. De plus, une partie de notre armée passe sur la côte de la mer de l'Est en longeant les rives de l'Otosai qui passe près de Naibuchi et se trouve en face de 200 Russes qui gagnaient le Nord. Au milieu de l'action, le lieutenant de vaisseau Harada Masasaku, commandant de l'*Akatsuki*, vient lui apporter son concours. Le 10, le lieutenant de vaisseau Kuromizu Kosaburo, chambellan militaire, envoyé du prince impérial à l'escadre détachée dans le Nord, arrive à Korsakoff. Il transmet à l'amiral Kataoka des communications pleines de bienveillance et distribue les friandises qui lui ont été remises pour les malades et les blessés des escadres. Le même attaché avait porté le 8 à l'amiral Dewa à Hakodaté un message du même genre ainsi conçu :

« Depuis que l'escadre de la mer du Nord est partie pour la conquête de Sakhaline, elle a contribué au débarquement de l'armée sans se préoccuper des empêchements que suscitaient le temps, le brouillard, etc., elle a combattu avec l'armée, enfin, poussant ses plans vis-à-vis de l'ennemi jusqu'au bout elle l'a amené à demander à capituler. Son Altesse Impériale est très heureuse de l'endurance et de la loyauté des chefs, des officiers et marins, et il désire que la conscience et l'amour-propre de tous leur fassent atteindre leur but de l'avenir au milieu des éléments en désordre. »

Le 11 août, le *Sasuki* et l'*Akitsuki* étaient de nouveau incorpo-

rés dans la IV^e escadre. Le 12, le commandant Fujimoto de la 1^{re} flottille partait d'Alexandrovsky sur l'ordre du contre-amiral Yamada avec le *Fubuki*, l'*Harusame* et une canonnière auxiliaire pour examiner les environs de l'embouchure de l'Amour et essayer les chenaux. Le 15, le bâtiment-hydrographe *Musashi* recevait l'ordre de faire l'hydrographie des parages du cap Nishi Noroto (Ce bâtiment, depuis l'ouverture des hostilités surveillait le détroit de Tsugaru; le 24 juillet on en avait fait un bateau hydrographe et on l'avait incorporé dans l'escadre en service spécial. Le 15 août il va d'Otaru à Korsakoff; le 17 il en sortait pour entreprendre l'hydrographie des baies Morushi et Hisoni). L'*Akatsuki* doit protéger le débarquement de troupes du côté de Manka et inspecter la côte Ouest. Le 16, l'*Azuma* reçoit l'ordre de protéger indirectement l'observatoire du cap Chirakebeosso (a été nommé cap Suma pendant la guerre) et de couvrir le détachement de l'armée qui a pour mission la garde des environs d'Ochiol. Le 20, le *Maya*, l'*Akagi*, le *Chokai* et l'*Uji* sont tirés de la IV^e escadre et deviennent bâtiments de surveillance. Les 1^{re}, 10^e, 11^e, 20^e escadrilles lui sont aussi enlevées et deviennent escadrilles de surveillance; elles assurent la garde des différentes préfectures maritimes. En outre, les habitants russes de Korsakoff qui désirent rentrer dans leur pays, au nombre d'environ 1.500, sont embarqués sur les transports de la guerre *Koto-Maru* et *Toiyo-Maru* et doivent arriver le 25 à Alexandrovsky. Ce jour-là Kataoka donne ses ordres au contre-amiral Yamada et le fait conférer avec les officiers de terre qui exercent le rôle de contrôleur sur ces deux bateaux. Des bâtiments de guerre ou des contre-torpilleurs les accompagneront dans la baie Kastori et protégeront le débarquement.

Le 23, le chambellan militaire Shirai Jiro, lieutenant-colonel d'infanterie, envoyé par Leurs Majestés aux escadres détachées dans le Nord, arrive avec le *Yahata-Maru* d'Alexandrovsky à Korsakoff. Le lendemain, Kataoka reçoit le message bienveillant qui suit et les friandises envoyées pour les malades et les blessés de l'escadre.

« Tous les officiers et marins de l'escadre du Nord ont fait accomplir la prise de Sakhaline en se transformant en armée de Sakhaline. Depuis, ils ont continué et nous sommes profondément

satisfaits de leurs efforts pour remplir toutes espèces de fonctions de ce côté. De plus, comme à Sakhaline, l'air, le climat, la terre sont différents, nous désirons que chacun veille davantage sur ses fatigues. La souffrance de ceux qui ont été blessés au combat est plus grande, aussi désirons-nous pour eux une prompte guérison, et nous leur envoyons spécialement ces friandises. »

A ce moment on n'avait pas de nouvelles au sujet de la situation de l'ennemi du côté de Vladivostock. Il ne semblait pas que dans les ports de la province maritime de l'Amour, il existait comme auparavant une force maritime pour l'attaque; cependant auprès de Nicholaievsky il y avait encore 2 canonnières et 7 à 8 petits torpilleurs; en outre, il paraissait que l'ennemi employait les bateaux neutres pour introduire du matériel de guerre par le nord et l'est de Sakhaline.

Le 24 août, l'amiral Kataoka fait paraître ses ordres relatifs à la garde et à la défense des points stratégiques et des positions occupées dans la mer du Nord, aux moyens à prendre vis-à-vis de l'importation du matériel de guerre tout en se préoccupant de l'entraînement et de l'éducation des équipages; il fait en conséquence plusieurs changements dans la répartition des escadres. Il garde avec lui la 5^e division, le *Hong-Kong-Maru*, le *Kumano-Maru*, la 1^{re} et la 5^e flottilles, avec lesquels il assure la défense du détroit de Soya et de la partie sud de Sakhaline; il garde d'ailleurs la haute main sur les opérations des escadres de ce côté. Il donne au contre-amiral Togo l'ordre d'aller prendre Hakodaté comme base avec la 6^e division (moins le *Hong-Kong-Maru*), la 9^e et la 15^e escadrilles, il devra garder le détroit de Tsugaru et la mer du Japon du 42° au 45° parallèle. Il envoie l'amiral Dewa avec la IV^e escadre (moins le *Chniyen*, la 15^e escadrille et le *Manshu-Maru*) et la 6^e flottille s'appuyer sur Alexandrovsky et assurer la surveillance de ce côté-là.

Le 25, Kataoka donne au commandant Hirose, de la 5^e flottille, l'ordre de faire sortir, à partir du 27, un des contre-torpilleurs sous ses ordres dans le détroit de Soya et de garder nuit et jour une ligne allant du cap Soya au cap Nishi Notoro. Le 26, au capitaine de vaisseau Kawaai Rengo, commandant le *Yahata-Maru*, il ordonne d'aller croiser dans les baies de Sakhaline et d'y pren-

dre ses dispositions contre la navigation clandestine vers Nicholaefsky; au capitaine de vaisseau Kuboda Hikoshichi, commandant la 6^e flottille, d'aller avec le *Shio*, l'*Akatsuki* et le *Satsuki* à Alexandrovsky et, en chemin, de donner le concours approprié à celles de nos troupes en train de lutter contre les ennemis dispersés du côté de Nodasan et de Kusunai. Le *Kumano-Maru* est choisi pour transporter le vice-chef d'état-major Ijimi qui vient faire une tournée d'inspection dans les parages de Wakanai, de Soya et du côté de Sakhaline. Il arrive, le 27, à Otaru, y embarque le vice-chef d'état-major et sa suite et part pour Korsakoff. Le 28, le *Matsushima*, bâtiment-amiral de Dewa, arrive d'Hakodate dans ce même port avec le chambellan Shirai, qui y a pris passage. Auparavant, le vaisseau *Maru* s'était emparé du voilier anglais *Antiope* sur la côte est de Sakhaline; le 20, on l'avait envoyé à Korsakoff avec le lieutenant de vaisseau Abe Tsuneo, mais il n'y était pas encore arrivé : aussi l'amiral Dewa envoie-t-il le *Yaeyama* le rechercher du côté de l'île Kaikyo et voir, en même temps, s'il y a ou non des bâtiments de pêche clandestins. Le *Yaeyama* quitte Korsakoff le 29, va passer du côté de la baie Talaika (que la marine a appelée pendant la guerre baie Shichiro) et de l'île Kaihyo, sans y rencontrer ni l'*Antiope*, ni un seul bateau de pêche. Le 3 septembre, il rentre au port. L'*Antiope* s'échoue le 7 à environ 2 milles dans le sud-est du cap Tsushima, s'en retire le jour même et arrivait le lendemain à Korsakoff.

Le 29, l'amiral Dewa quittait Korsakoff pour Alexandrovsky avec le *Matsushima*, l'*Hashidate* et l'*Okino-Shima*.

Traduction de M. MONCONDUIT,
Enseigne de vaisseau de 1^{re} classe.

BIBLIOGRAPHIE

ET

COMPTES RENDUS ANALYTIQUES

I

Ouvrages français et étrangers

Major DÄHNE. *Bausteine zur Flugbahn-und Kreisel-Theorie* (Fondements pour la théorie de la trajectoire et du gyroscope). Berlin, 1914, Eisenschmidt, 44 pages, 5 figures. Prix : 2 francs.

Dans cet opuscule, le major prussien Dähne ne cherche pas à résoudre le problème de la détermination mathématique de la trajectoire du projectile; il s'occupe uniquement de déterminer les causes des mouvements et des changements de directions des mouvements du projectile pour en conclure une forme générale de la trajectoire. C'est en somme l'exposé d'une théorie générale de la déviation aussi bien pour les projectiles que pour les corps

animés d'un mouvement de rotation. L'auteur a déjà publié plusieurs ouvrages de balistique fondés sur la théorie du gyroscope.

HANN. *Lehrbuch der Meteorologie* (Manuel de météorologie), troisième édition publiée avec la collaboration du professeur Süring.

L'ouvrage doit se composer de dix livraisons à 4 fr. 50 chacune. La première livraison a paru à Leipzig en 1913. L'auteur a pour but de décrire la situation actuelle de cette science en formation et d'indiquer en détail toutes les sources d'information auxquelles on peut avoir recours.

II

Périodiques français et étrangers

Aéronautique.

L'aviation maritime.

Le développement de l'aéronautique navale en Angleterre.

Marine française, oct., p. 426-430.
Yacht, 27 déc., p. 844.

Artillerie et cuirasse.

- La stabilité balistique des poudres colloïdales, par Bourgoïn.
 Le trinitrotoluène, par le capitaine Peloux.
 Les canons contre les torpilleurs, par Prendergast.
 La valeur actuelle de la cuirasse.
 Réglage du tir dans les batteries de côte.
 Un nouvel explosif: le trinitrotuol.
 Canons, munitions et accessoires, par le major O'Heen.
 Quel est le meilleur projectile pour l'artillerie de côtes des Etats-Unis, par le lieutenant Cordiner.
 Le groupement des mortiers pour le réglage du tir, par le major Williams.
 Influence sur le tir des changements de distance et de vent, par le capitaine de frégate Gotzheim.
 Le tir de l'artillerie de côtes, par le colonel Strnad.
 La nouvelle artillerie de côtes française.
 Sur la force explosive.
 Pièces de gros calibre de l'artillerie navale.
- Revue générale des Sciences*, 15 déc., p. 886-898.
Revue d'artillerie, octobre, p. 5-13.
The Navy, janvier 1914, p. 7-10.
Engineer, 19 décembre, p. 643.
Journal of the Royal Artillery, nov.
Naval and Military Record, 24 déc., p. 822.
Journal of the U. S. Artillery, sept.-oct., p. 131-172.
 Id. Id. p. 190-196.
 Id. Id. p. 197-204.
Artilleristische Monatshefte, décembre, p. 469-481.
Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens, 1913, n° 12, p. 945-956.
Armeeblatt, 23 oct., p. 7.
Zeitschrift für das gesamte Schiess- und Sprengstoffwesen, 1^{er} décembre.
Anais do Club militar-naval, nov., p. 791-815.

Constructions navales.

- Les derniers cuirassés du type *Orion*.
 Les cuirassés anglais de la classe *Queen Elizabeth*.
 Valeur comparée des unités de l'armée navale.
 Les marines en 1913 et les constructions neuves, par Le Roll.
 Les futurs éclaireurs.
 Les cuirassés lancés en Angleterre en novembre 1913.
 Un nouveau type de navire. Le croiseur-torpilleur, par le capitaine de frégate Sauvaire-Jourdan.
 Construction de navires de guerre en Angleterre en 1913.
 Construction de navires et de machines en Angleterre en 1913.
 La réunion annuelle de la Société allemande des constructeurs de navires.
 Le navire à voiles à machines auxiliaires *France*.
 Le cuirassé *Lorraine* et les constructions de navires à Saint-Nazaire.
 La répartition du déplacement des navires.
 La tendance du tracé des navires de guerre allemands.
 Le paquebot de la C^{ie} *Allan Alsatian*.
- Yacht*, 13 déc., p. 802-803.
 Id. 20 déc., p. 811-815.
 Id. 3 janvier 1914, p. 4-5.
 Id. 10 janvier 1914, p. 17-18.
Moniteur de la Flotte, 13 déc., p. 3.
Génie civil, 27 décembre, p. 177-178.
Nature, 27 décembre, p. 70-71.
Engineering, 26 déc., p. 860-861.
 Id. 2 janvier 1914, p. 28-33.
Engineer, 2 janvier 1914, p. 10-11.
 Id. 12 décembre, p. 618-619.
 Id. 26 décembre, p. 669-673.
 Id. Id. p. 675-678.
Engineering, 12 décembre, p. 797-798.
 Id. Id. p. 829-830.
 Id. 26 décembre, p. 853-857.

- Résistance relative des navires, par Taylor.
 H. M. dreadnought *Iron Duke*.
 Installations et calculs de lancement.
 Les dreadnoughts du monde.
- La marine anglaise en 1913 (constructions neuves).
 Réunion annuelle de la Société américaine des Navals Architects.
 Un navire insubmersible.
 La 15^e assemblée générale de la Société des constructeurs de navires, par Flamm.
- A propos des types de navires de ligne, par le contre-amiral Astuto.
- Droit maritime.**
- Le règlement sur les pavillons.
 Le droit de prise sous sa dernière forme.
- Ecoles et instruction.**
- Les écoles publiques et la marine.
 Instruction navale (discours de sir A. Ewing).
- Electricité, télégraphie.**
- Energie radiée et reçue en radiotélégraphie, par Austin.
 Une nouvelle application de la T. S. F., par le lieutenant S. Paulo.
- Histoire maritime.**
- La bataille de Trafalgar.
 Le navire mystérieux de Woolwich.
- Défense des côtes dans la guerre de Sécession, par le lieut. Buttgenbach.
- Un autre combat naval de l'Indépendance découvert par Maclay.
 Un demi-siècle d'administration navale aux Etats-Unis, 1861-1911, par Paullin.
 Les navires de la Hansa allemande, par le vice-amiral Siegel.
 L'amiral Bouvet et la guerre autour des îles de France et Bourbon, par le professeur Dieckvoss.
 Hambourg il y a cent ans, par le conseiller d'amirauté Koch.
 La fondation de l'arsenal maritime de Pillau en 1860, par Voigt.
 Evénements de guerre sur mer depuis 1644 jusqu'à la paix de Brömsebro, par le colonel Liljefalk.
 La tactique de Nelson et la bataille de Trafalgar.
- Engineering* 9 janvier 1914, p. 66-67.
Marine-Engineer, janv. 1914, p. 197-199.
Id. *Id.* p. 200-202.
Naval and Military Record, 17 décembre, p. 804.
Naval and Military Record, 24 décembre, p. 819.
Shipping Illustrated, 13 déc., p. 243-246.
Scientific American, 27 déc., p. 486.
Schiffbau, 10 décembre, p. 171-176 et 24 décembre, p. 211-217.
Marine-Rundschau, janv. 1914, p. 11-30.
Rivista Nautica, 1^{re} quinz. de décembre, p. 305-306.
- Army and Navy Gazette*, 27 décembre, p. 1233.
Hansa, 13 décembre.
- Naval and Military Record*, 1^{er} janvier 1914, p. 8.
Times, 24 décembre, p. 4.
- Journal of the American Society of Naval Engineers*, novembre, p. 637-649.
Revista maritima brasileira, novembre, p. 617-620.
- Vie maritime*, 10 décembre, p. 631-633.
Army and Navy Gazette, 20 décembre, p. 1210.
Journal of the U. S. Artillery, sept.-oct., p. 205-215 et nov.-déc., p. 306-313.
Proceedings of the U. S. Naval Institute, déc. p. 1461-1468.
Id. *Id.* p. 1469-1508.
Ueberall, janvier 1914, p. 226-234.
Id. *Id.* p. 235-242.
Id. *Id.* p. 279-284.
Id. *Id.* p. 245-256.
Tidsskrift for Søvaesen, déc., p. 605-650.
Rivista marittima, nov., p. 243-257.

Hydrographie, météorologie, navigation.

- Mesure d'une base en hydrographie, par le lieutenant Vossler. *Proceedings of the U. S. Naval Institute*, déc., p. 1511-1523.
 Observations sur la température de la mer dans le voisinage des icebergs. *Id.* *Id.* p. 1525-1549.
 Justification mathématique pour la négligence des secondes dans les calculs de navigation, par le lieut. Schuyler. *Id.* *Id.* p. 1551-1556.
 Méthode rapide pour calculer sans logarithmes la hauteur, l'angle horaire, la déclinaison et l'azimuth d'un astre, par le commandant Ulujica. *Id.* *Id.* p. 1557-1570.
 Les marées de la Méditerranée. *Annalen der Hydrographie und Maritimen meteorologie*, 1913. n° 11.
 Sur la précision et la détermination des parcours des typhons avec le barocyclonometre. *Id.* *Id.*
 Les travaux de l'étude internationale de la mer. *Id.* *Id.*
 Tables pour la détermination de la hauteur vraie d'un astre. *Hansa*, 22 novembre.
 Les progrès et les conditions actuelles de la météorologie maritime, par Marini. *Rivista marittima*, nov., p. 279-305.
 Observations physiques pour juger du voisinage des icebergs. *Id.* *Id.* p. 419-421.

Machines et chaudières.

- Calcul de la longueur d'arrêt en vitesse, par de Geoffroy. *Technique moderne*, 1^{er} janvier, p. 8-12.
 Moteurs marins Diesel à deux cycles. *Engineering*, 19 décembre, p. 816-819.
 La théorie du condenseur à surface. *Id.* 2 janv. 1914, p. 1-5, et 9 janv., p. 37-39.
 Le moteur marin à pétrole Diesel type Salzer. *Engineering*, 2 janv., p. 15-16.
 Le navire à moteur Diesel *Fionia*. *Id.* 3 janv., p. 15-16.
 L'avenir du combustible liquide, par Sir B. Radwood. *Engineer*, 19 décembre, p. 663-664, et 26 décembre, p. 689-690.
 Expériences de propulseurs. *Id.* 9 janv. 1914, p. 47-48.
 Combustion de pétrole dans les chaudières marines. *Marine Engineer*, janv. 1914, p. 202-204.
 Chaudières marines modernes. *Id.* *Id.* p. 205-211.
 Moteur à gaz pour la marine. *Times*, 7 janv. 1914, Eng. suppl.
 Combustible liquide pour la marine. *Naval and Military Record*, 17 décembre, p. 806.
 Description et essais des charbonniers *Jupiter*, *Proteus* et *Nereus*. *Journal of the American Society of Naval Engineers*, novembre, p. 523-562 et 613-636.
 Tensions sur les arbres, par Janson. *Id.* *Id.* p. 563-592.
 Quelques remarques sur l'action gyroscopique, par Cathcart. *Id.* *Id.* p. 597-612.
 Charbon pour la marine, par le paymaster Higgins. *Proceedings of the U. S. Naval Institute* déc., p. 1427-1437.
 Combustible pour les moteurs Diesel, par le commandant Gygax. *Id.* *Id.* p. 1439-1459.

Marine marchande et pêches.

- Le trafic franco-russe par la mer Baltique, par Vautier. *Ligue maritime*, déc. suppl., p. 177-182.
 Note sur les pêcheries britanniques, par Hérubel. *Id.* *Id.* p. 182-185.

- Profit et perte dans la marine de commerce et l'industrie des constructions navales.
 L'importance commerciale du canal de Panama, par Johnson.
 La marine de commerce grecque.
 Cinquante ans de commerce allemand sur mer.
 Cent ans de commerce hanséatique sur mer.
- Médecine navale.**
- Navires-hôpitaux et flotte.
 Organisation du service médical d'une division.
 Le service de santé de la marine suédoise, par le docteur Rudberg.
 Hôpitaux maritimes dans la Baltique, par Kavansk.
 Les services sanitaires de la marine dans la guerre de Lybie.
- Personnel.**
- La carrière d'officier de marine.
 Problèmes relatifs aux officiers mécaniciens.
 La question des petty officers, par l'enseigne Robinson.
 Accidents et expérience, par l'enseigne Bieg.
 Table commune à bord des navires, par le paymaster Dyer.
 Loi sur le personnel, par le lieutenant-commander Knox.
- Politique navale.**
- Les marines de guerre en 1913.
 La Méditerranée, par Charles Bos.
 Marine française.
 Problème de la défense de l'Empire, par Hurd.
 Rapport annuel du secrétaire de la marine.
 Le déclin de la marine des Etats-Unis.
 Organisation, par l'ingénieur des constructions navales Radford.
 Le développement de la flotte austro-hongroise.
 Impérialisme et politique navale, par le contre-amiral Weber.
 Budget de la marine hollandaise.
 Nos budgets navals, par Nordman.
 Le sea-power allemand.
 Toujours le programme naval, par le contre-amiral Astuto.
 Administration centrale de la marine, par Sousa.
- Ports, canaux et arsenaux.**
- Le canal de Panama et le port de Papecte, par Volmat.
- Engineering*, 2 janv. 1914, p. 19-20.
Proceedings of the U. S. Naval Institute déc., p. 1407-1426.
Hansa, 22 et 29 novembre.
Id. 29 novembre et 13 décembre.
Deutsche Schifffahrt, 15 novembre.
Military Surgeon, octobre et novembre.
Id. octobre.
Tidsskrift i Sjöväsendet, 1913, n° 6, p. 588-597.
Morskoï Vratsh, décembre, p. 689-693.
Annali di medicina navale e coloniale, juillet-octobre.
Marine française, octobre, p. 431-434.
Naval and Military Record, 17 décembre, p. 808.
Proceedings of the U. S. Naval Institute, déc., p. 1571-1576.
Id. *Id.* p. 1585-1588.
Id. *Id.* p. 1589-1606.
Id. *Id.* p. 1607-1618.
Ligue maritime, déc., p. 133-140.
Vie maritime, 25 décembre, p. 653-655.
Engineering, 2 janvier 1914, p. 21-22.
Naval and Military Record, 1^{er} janvier, 1914, p. 4.
Army and Navy Register, 6 décembre, p. 697-700.
Scientific American, 20 déc., p. 466.
Proceedings of the U. S. Naval Institute, déc., p. 1683-1724.
Internationale Revue, janvier 1914, p. 25-29.
Die Flotte, janv. 1914, p. 1-3.
Marineblad, 20 déc., p. 539-575.
Morskoï Sbornik, déc., p. 63-84.
Rivista marittima, nov., p. 405-419.
Rivista nautica, 2^e quinz. de décembre, p. 321-322.
Anais do Club militar-naval, novembre, p. 829-839.
Revue politique et parlementaire, 10 déc., p. 481-504.

- Le canal de Panama, par Blondel.
 Le port de Granville, par Romero.
 Le canal de Terneuzen et le port de Gand, par Laurier.
 Le canal de Panama.
 Coût minimum des objets fabriqués dans les arsenaux, par l'ingénieur des constructions navales Westervelt.
 L'installation de la base navale du Nord, par Janer.
- Sauvetage et accidents.**
- La sécurité des navires de mer, par Schaumann.
- Stratégie, tactique, manœuvres des escadres, défense des côtes.**
- La vitesse des grands navires de guerre, par Pierreval.
 L'action des flottilles dans le Nord, par Le Roll.
 Jusqu'à quel point le développement des navires de guerre, des sous-marins et des navires aériens justifie-t-il des changements dans l'armement des batteries de côtes?
 Le tunnel de la Manche.
 Organisation de la flotte pour la guerre, par le lieut. Ingersokl.
 Caractère, savoir et pouvoir, par le général Janson.
 La concentration du feu et la force d'une division.
 Opérations navales de la guerre des Balkans, par le lieutenant Ewaldt.
 Etudes stratégiques, par Klado.
 Au sujet de l'étude : « Quelques mots sur les manœuvres en temps de guerre », par Zoubov.
 Sur l'exploration stratégique, par Iachino.
 Importance des positions de terre dans la guerre navale, par Jack le Bolina.
 Données tactiques pour la navigation des navires en temps de guerre.
 Méthode rapide pour déterminer la courbe de recherche et les problèmes d'interception, par le capitaine de corvette Blin.
- Torpilles et sous-marins.**
- Les coques des sous-marins, par le capitaine Aarestrup.
 Sous-marins, par Laubeuf.
 Les porteurs de mines *Cerbère* et *Pluton*.
 Les destroyers *Sparrowhawk* et *Spitfire*.
 Destroyers anglais récents.
 Essais du destroyer *Cummins*.
 Le projecteur et les principes impliqués dans sa construction et son emploi, par le lieutenant Cresap.
- Nature*, 13 décembre, p. 17-48.
Vie maritime, 10 décembre, p. 648-650.
Ligue maritime, déc., suppl., p. 186-189.
Engineering, 9 janv. 1914, p. 39-43.
Proceedings of the U. S. Naval Institute, décembre, p. 1619-1649.
Vita maritima, 30 décembre, p. 566-567.
- Schiffbau*, 24 décembre, p. 217-219.
- Moniteur de la Flotte*, 3 janv., p. 3.
Yacht, 3 janvier, p. 1-2.
Journal of the Royal Artillery, novembre.
- Naval and Military Record*, 24 déc., p. 824.
Proceedings of the U. S. Naval Institute, décembre, p. 1379-1405.
Marine-Rundschau, janv. 1914, p. 1-10.
Id. *Id.* p. 31-37.
Tidsskrift for Søvaesen, déc., p. 651-660.
Morskoï Sbornik, décembre, p. 33-62.
Id. *Id.* p. 85-92.
Rivista marittima, nov., p. 259-278.
Boletín del Centro naval, sept.-octobre, p. 329-339.
Id. *Id.* p. 380-402.
Revista de marina (Chili), 30 novembre, p. 399-405.
- Moniteur de la Flotte*, 20 déc., p. 3-4.
Id. 27 déc., p. 5.
Yacht, 27 déc., p. 837.
Id. 10 janvier 1914, p. 22-23.
Engineer, 9 janvier, p. 33-34.
Journal of the American Society of Naval Engineers, nov., p. 593-596.
Id. *Id.* p. 630-684.

- | | |
|---|---|
| Les mines et l'électrotechnique en 1913,
par le lieutenant Grafström. | <i>Tidsskrift i Sjöväsendet</i> , 1913, n° 6, p.
567-568. |
| Aperçu sur l'installation des tubes de
torpilles à bord des différents navires
de guerre. | <i>Id.</i> <i>Id.</i> p. 598-607. |
| Instruction sur les torpilles et les mines,
par Firdja. | <i>Revista maritima brasileira</i> , novembre,
p. 649-659. |
| Yachting. | |
| Le yacht à moteur <i>Saint-Etienne</i> . | <i>Yacht</i> , 13 décembre, p. 800-801. |
| L'ouverture du canal de Panama et le
yachting. | <i>Id.</i> 3 janv. 1914, p. 11-12 et 10 janv.
p. 18-20. |
| Le croiseur allemand <i>Nord-West</i> . | <i>Id.</i> 10 janvier, p. 20. |
| Le sport allemand des bateaux à mo-
teurs, par Viebahn. | <i>Schiffbau</i> , 10 déc., p. 178-183 et 24 déc.,
p. 219-228. |
| Coup d'œil sur la saison à la voile de
1913. | <i>Die Yacht</i> , 28 nov., 5 et 12 déc. |
| Jubilé de l'association allemande pour
le sport à la voile. | <i>Id.</i> 21 novembre. |
| | <i>Wassersport</i> , 21 novembre. |

BULLETIN
DE
LA NAVIGATION
ET
DES PÊCHES MARITIMES

RAPPORT DE 1912

SUR LES

Pêches en Manche et en Mer du Nord

(Suite¹)

II. — PÊCHE AU HARENG.

Les engins de pêche les plus communément employés pour la capture du hareng sont les filets dérivants, les filets fixes, le stoengenot et le snurpenot.

Les *filets dérivants* sont utilisés pour la pêche au large, pendant les époques de l'année où les nuits sont obscures. Les filets sont fins (12 fils). Mais la tessure est très lourde et se compose d'un nombre de filets beaucoup plus restreint que chez nous; cela tient à ce que, près de terre, le hareng n'est pas à la surface et les filets doivent être immergés de 20 à 40 mètres de profondeur, par conséquent fortement lestés. Pour la pêche en mer du Nord, les Norvégiens n'ont pas modifié leurs engins, et leur lourd gréement ne permet pas de mettre à l'eau plus de 60 filets de 15 brasses.

¹ *Revue Maritime* de Juillet-Août-Septembre-Octobre-Novembre-Décembre.

Lorsque le hareng vient à terre et pénètre dans les fjords, on le prend au moyen des filets fixes, du stoengenot et du snurpenot.

Les *filets fixes* sont employés depuis de nombreuses années en Norvège; ils sont aujourd'hui peu utilisés. Les filets sont établis à l'aide d'ancres mouillées aux deux extrémités de la tessure; ils sont immergés à diverses profondeurs, selon la saison.

Le *stoengenot* est une senne que l'on tend près de terre au moment où la présence du hareng est signalée, de façon à emprisonner le poisson contre le rivage. Le hareng se trouve ainsi parqué; il est capturé au fur et à mesure des besoins.

Comme en Norvège il est fait grand usage de cet engin, non seulement pour la pêche du hareng, mais aussi pour celle du sprat, nous allons donner de plus amples détails sur son emploi. L'installation d'un stoengenot comporte un bateau ponté de 20 à 50 tonnes pour le logement des 18 hommes nécessaires à la manœuvre, trois grandes embarcations contenant les filets, une plus petite munie d'un treuil et deux légers canots. Le stoengenot comporte comme filets : une grande senne de 170 brasses de long et 20 brasses de hauteur, une senne moyenne de 120 brasses, un filet de parquage de 80 brasses et une petite senne de 25 brasses. Viennent enfin un certain nombre de manœuvres, aussière de 300 brasses, ancres, des épouvantails pour hareng (planche de bois de 1 mètre ayant la forme d'un poisson), une lunette pour regarder dans l'eau, etc.

Les embarcations cheminent à l'aviron le long du rivage. Le directeur des opérations tient à la main une ligne de sonde en fil de laiton, qui décèlera la présence du banc de hareng. Sur son ordre, la senne est mise à la mer le plus promptement possible; l'embarcation munie du treuil fixe un bout de l'aussière à l'extrémité de la senne et va amarrer l'autre bout à terre, puis il vire l'aussière, tandis que les petits canots agitent les épouvantails pour empêcher le hareng de s'échapper.

Quand la senne est suffisamment déhalée, elle est remplacée par le filet de parquage, qui est fixé à l'aide d'ancres.

Le poisson ainsi parqué est capturé suivant les besoins à l'aide de la petite senne. On a l'habitude d'y laisser le hareng en parc pour débarrasser son estomac de toute trace de nourriture.

Le succès de la pêche au stoengenot au cours d'une saison dé-

pend en grande partie de la proximité à laquelle le hareng s'approche de terre; il est parfois gravement compromis lorsque le hareng n'« atterrit » pas.

Le *snurpenot*, espèce de filet tournant, est un engin d'emploi récent en Norvège. Le filet peut avoir jusqu'à 280 brasses de longueur et 40 brasses de hauteur. L'installation comporte en sus des voiliers fournissant les équipages, un canot portant les filets et une embarcation légère. A l'annonce de la présence du hareng, le filet est mis à l'eau en des endroits abrités ou en pleine mer, par beau temps. Le canot éloigne le filet, dont une extrémité est fixée à la petite embarcation. Après la jonction des deux extrémités, le canot déhale l'aussière fixée tous les deux mètres à la ralingue inférieure et ferme ainsi la partie inférieure du filet à la façon d'un sac à coulisses. Le filet est ensuite relevé et le poisson qu'il contient est capturé.

Le hareng donne lieu, en Norvège, à plusieurs saisons de pêche :

- 1° Pêche au fedsild¹ (hareng jeune);
- 2° Pêche au storsild¹ (hareng presque adulte);
- 3° Pêche au vaarsild¹ (hareng adulte venant frayer);
- 4° Pêche en mer du Nord;
- 5° Pêche en Islande.

1° *Pêche au feldsild*. — Il y a deux saisons de pêche : celle d'hiver et celle d'été.

Le hareng d'hiver se pêche au nord de la Norvège, dans le district de Nordland. Une petite quantité est prise aux filets fixes ou dérivants, mais la majeure partie est prise au stoengenot. Cette pêche s'est terminée en 1912, dans le milieu de février, avec un total de 135.650 maal² depuis le 1^{er} janvier.

Sur ce nombre, plus de 110.000 maal sont achetés par les fabriques d'huile. Ce petit poisson est, en effet, excellent pour l'extraction de l'huile; quelques centaines de maal des plus beaux harengs sont mis en glace et exportés; quelques autres sont salés et mis en barils.

¹ La signification de ces mots est la suivante :

Fedsild, hareng gras; *Storsild*, grand hareng; *Vaarsild*, hareng de printemps.

² Maal de 150 litres; contient 700 à 800 grands harengs.

C'est l'une des meilleures pêches de hareng d'hiver faites depuis longtemps.

Le hareng d'été a fait son apparition à la fin de juillet sur la côte qui s'étend du nord de la Norvège au district sud de Trondhjem. La pêche, commencée avec un joli début, tomba en septembre et se termina en Nordland à la fin du mois.

La pêche s'est prolongée faiblement à Trondhjem jusqu'à la fin de l'année.

Le hareng d'été est à peu près exclusivement pris en juillet et août à l'aide du stoengenot. Les filets ne sont utilisés qu'à partir de septembre, et encore ne le sont-ils que sur une petite échelle.

Total	336.318 maal	482.560 maal.
Salés	247.023 barils	320.000 barils.
Mis en glace	47.408 maal	49.051 maal.
Fabriques d'huile	74.177 maal	170.000 maal.
Bons cours de vente.		

2° *Pêche au storsild.* — La pêche au storsild est une pêche d'hiver, ayant pour centre sur la côte ouest Aalesund et Christiansund N. et sur les côtes sud et est Kristiansand S. et Arendal.

La pêche a commencé fin novembre (1911) et est entrée immédiatement en plein développement. Elle a décliné à partir du jour de l'an et s'est terminée dans le courant de février. Cette pêche est pratiquée par la majorité des dériveurs à vapeur et à pétrole des ports de la côte.

Côte ouest. — Le produit de la pêche sur la côte ouest se monte à 231.250 maal, dont 130.000 salés, soit à peu près le même résultat que l'année précédente.

Il est à remarquer que, dès le 1^{er} février, un grand nombre de bateaux ont abandonné la pêche au hareng pour se livrer à la pêche à la morue, qui s'annonçait dès cette époque avec les plus brillants pronostics.

Côtes sud et est. — La pêche au storsild, sur les côtes sud et est de Norvège, a été une faillite complète. Le 4 février, le total de hareng pris se montait à 700 maal, contre 10.600 en 1911 à la même date.

Nous avons entendu dire que, devant les tristes résultats de la

pêche au hareng en baie de Seine, un armateur boulonnais avait eu l'intention d'envoyer un de ses dériveurs pêcher le hareng du côté de Kristiansand S. Il est heureux pour lui qu'il n'ait pas mis son projet à exécution, cette pêche n'ayant rien donné, non seulement en 1912, mais aussi en 1913. L'essai peut être entrepris avec plus de certitude du côté d'Aalesund, à Svinøhavet¹ et Griphavet², qui ont été les meilleurs parages de pêche sur la côte ouest. La période la plus productive de la pêche n'est pas toujours le mois de décembre; le mois de janvier a été, cette dernière saison, la période de plein rendement.

3° *Pêche au vaarsild*. — La pêche au vaarsild se pratique en proportion équivalente au filet dérivant, au stoengenot, au snurpenot sur la côte ouest de Norvège, de Brémanger à Flekkifjord. Le vaarsild s'est présenté cette année avec un certain retard sur l'année précédente. La pêche a débuté au commencement de février et s'est terminée dans le courant de mai.

Les meilleures captures ont été faites fin février pour les filets dérivants, dans le courant de mars pour le stoengenot et le snurpenot.

Le produit de la pêche se monte, en 1912, à 623.750 maal, au lieu de 700.000 en 1911.

389.375 furent exportés glacés, 110.000 furent salés, dont 70.000 fumés, 12.500 furent achetés par les fabriques d'huile et de guano et 41.875 consommés frais. La valeur approximative totale est de 4.700.000 francs, résultat supérieur à celui des quatre dernières années.

4° *Pêche en mer du Nord*. — La pêche au hareng des Norvégiens en mer du Nord date de ce siècle. Elle est faite par des dériveurs à vapeur. L'installation de la tessure des filets est, comme nous l'avons dit plus haut, légèrement différente de celle de nos harenguiers. Les départs ne s'effectuent pas avant le 1^{er} juin.

Les parages fréquentés sont ceux du Viking-Bank. La meilleure période de la pêche a été le mois de juillet. La plupart des bateaux cessent la pêche au début de septembre, autant à cause

¹ Griphavet, à 15 milles au nord de Christiansund N.

² Svinøhavet, à 30 milles à l'ouest d'Aalesund.

de la diminution du poisson sur le Viking-Bank que du faible prix du hareng concurrencé sur le marché norvégien par le *fed-sild* d'été. Cependant, 4 ou 5 vapeurs ont continué la pêche sur le Dogger-Bank jusqu'au mois de novembre, sans grand succès d'ailleurs. Un d'entre eux qui n'avait réussi à prendre que 90 barils en 3 semaines, eut la bonne idée, en revenant à Bergen, de faire une marée sur le Viking-Bank le 14 octobre; elle lui rapporta 264 barils, ce qui montre que le hareng peut être encore abondant sur le banc à cette époque.

Les dériveurs norvégiens ont pêché en mer du Nord 21.384 barils de hareng débarqués à Bergen, à Florö et à Moldöen (Prix du baril : de 18 à 30 francs).

Les pêches de ces dernières années avaient donné :

1911.	11.852 barils.
1910.	16.641 —
1909.	40.626 —

5°) *Pêche du hareng en Islande.* — Les grands ports norvégiens (Haugesund, Aalesund, etc.) arment chaque été un certain nombre de vapeurs et de voiliers pour la pêche du hareng d'Islande. Il y a une dizaine d'années, le filet dérivant était encore l'unique engin de pêche employé; mais le *snurpenot* donna des résultats remarquables et est aujourd'hui généralement utilisé par les vapeurs. La surveillance rigoureuse faite cette année en Islande par les garde-pêche a désagréablement surpris les pêcheurs norvégiens qui se servaient volontiers du *snurpenot* dans les eaux territoriales. Les Islandais proposent aux Norvégiens d'adoucir en leur faveur les rigueurs des lois de pêche, à la condition que ces derniers diminuent les droits de douane sur l'importation en Norvège des moutons et des chevaux islandais.

Sur 139.680 *maal* de hareng pris sur la côte d'Islande, 69.211 ont été pris par les Norvégiens; une petite partie a été achetée par les fabriques d'huile établies en Islande, le reste a été expédié salé en Norvège.

III. — PÊCHE AU MAQUEREAU

Le maquereau fait son apparition en mai sur les côtes sud de Norvège. Dès le 25 mai, 134 bateaux montés par des équipages

de 3 à 4 hommes étaient réunis à Kristiansand. Le maquereau est pêché au filet à quelques milles de terre, les bateaux reviennent chaque jour au port. En juin, cette pêche était en plein développement; les pêcheurs rapportaient une moyenne de 800 à 1.000 maquereaux vendus de 9 à 15 francs le cent. La majeure partie de ce poisson est glacée et expédiée dans les centres de consommation : Kristiania, Göteborg, Copenhague; quelques-uns ont été vendus aux Suédois comme boëtte pour la pêche à la ligne dans le Kattégat, une partie a été salée pour le marché américain. Le poisson est débarqué à Kragerö, Laugesund, Fredriksvoern, Kristiansand, Stavanger et Haugesund.

La pêche aux filets dérivants se termine fin juin; mais le maquereau s'approche de terre à l'intérieur de la ceinture de roches qui borde la côte et est alors pris à la senne en petite quantité jusque dans le courant de septembre.

Les maquereaux, après avoir été frayés, se dispersent au large à la recherche de nourriture. Ils peuvent alors être pris à la ligne et donnent lieu à la pêche à la traîne. Cette pêche date de 1886, elle est donc de date relativement récente. Par une coïncidence curieuse, ce fut en 1885 que furent faits les premiers essais de conservation de poisson pour le marché américain. Les premiers barils de maquereau salé furent préparés en juin avec du poisson pris aux filets dérivants. Les résultats ne furent pas brillants, les Américains trouvaient le maquereau trop maigre. L'année suivante, le promoteur de ce procédé de conservation allait renoncer à son essai, lorsqu'il se trouva amené par hasard à acheter une pêche de maquereau pris à la traîne. Ce maquereau est sensiblement plus gras que celui de juin; salé et « flekké » à la méthode américaine, il se vendit parfaitement. Depuis cette époque, la pêche à la traîne et la préparation du maquereau salé se sont développées parallèlement; le soin apporté par les pêcheurs scandinaves à cette préparation et la diminution du maquereau en Amérique, qui date de 1885, ont contribué à cet essor qui place aujourd'hui la Norvège au premier rang comme fournisseur du marché américain.

La pêche à la traîne est pratiquée par des voiliers d'un tonnage moyen de 35 tonnes montés par 7 hommes d'équipage. Les parages de pêche les plus fréquentés sont le petit et le grand Fisher-Bank.

Un bateau met à la traîne de 10 à 18 lignes, débordées à l'extérieur à l'aide de petits espars. Le poisson est flekké et salé en barils à bord. Les bâtiments arment à la fin de juillet, la pêche a commencé dans les premiers jour d'août, elle s'est terminée au milieu d'octobre.

Il a été préparé en 1912 48.520 barils. C'est une pêche moyenne, en quantité comme en valeur. La campagne de 1911 avait donné 50.247 barils d'une valeur de 2.986.000 francs, elle avait été considérée comme satisfaisante.

Cinq cents navires prennent part à cette pêche dont un tiers sont de nationalité suédoise. Ceux-ci prennent Christiansand comme centre, ils y ont débarqué 22.000 barils. Par suite de leur goût plus développé pour la pêche en haute mer, les Suédois montrent au moins autant sinon plus d'aptitude à cette pêche que les Norvégiens. Kristiansand sud est le grand centre du maquereau « flekké »; cette ville est en relation directe avec les Etats-Unis. Haugesund, Espevoer et d'autres petits ports de moindre importance sont les marchés secondaires.

II. — PÊCHE AUX CORDES DE POISSONS DIVERS

Le port le plus important pour la pêche aux cordes est Aalesund. Des vapeurs, des bateaux à moteur et des voiliers participent à cette pêche en été et en automne.

Les espèces les plus courantes de poisson pêché sont : la lingue et la brosme en été aux petites cordes, et le flétan en automne aux grosses cordes. Les parages de pêche sont les bancs situés au large d'Aalesund. Les lignes sont mouillées perpendiculairement à la direction du courant; les vapeurs en disposent généralement trois, garnies chacune de 600 à 1.200 hameçons. Les lignes sont boëtées avant d'être levées au fur et à mesure qu'elles sont relevées.

Les voiliers (du type dundee), se servent de doris.

La boëtte la plus communément employée est le hareng et l'encornet pour les petites cordes, la brosme pour les grosses cordes.

V. — PÊCHE DU SPRAT

La pêche du sprat (brisling en norvégien) s'est développée d'une manière particulièrement intense depuis quelques années. L'engin de pêche le plus utilisé est le stoengenot plus petit et de mailles plus étroites que celui destiné à la capture du hareng. C'est le grand régulateur des prix, puisque grâce à lui, les fabriques de conserves ne sont alimentées qu'au fur et à mesure de leurs besoins et les pêcheurs n'ont pas à craindre une baisse exagérée des cours provenant d'une abondance momentanée de la pêche.

La pêche du sprat a été considérée comme moyenne en 1912. Cette année, Stavanger a exporté plus de 19.000.000 kilos de conserves préparées en majeure partie avec des sprats ou des petits harengs. Le sprat est pêché dans le district de Stavanger, débarqué en ce port et sort des fabriques de conserves sous le nom d'anchois ou de sardines. Cette dernière dénomination sous laquelle le sprat norvégien a envahi les marchés du monde a été la cause du fameux procès intenté en Angleterre en 1912 à Mr. Wilson par les fabricants français de conserves de sardines. Ce procès a donné lieu à une ardente polémique dont le mot « sardine » a fait tous les frais. Satisfaction morale a été donnée aux fabricants français; mais les adversaires, après échange de menaces, sont restés sur leurs positions.

Il est hors de doute que c'est grâce à son nom d'emprunt que le sprat norvégien a conquis une vogue si rapide. L'Amérique a déjà mis la Norvège en demeure de spécifier que ses « délicatesses anchovies » étaient des sprats. Il est, en effet, un peu exagéré que le sprat jouisse de la propriété de prendre le nom de tous les petits poissons.

La transformation des sous-produits de la pêche en huile et en guano a atteint un grand développement dans nombre de pays. Plusieurs usines pour ce genre d'industrie sont en marche en Angleterre, à Grimsby, Aberdeen, etc.. Quelques chalutiers possèdent à leur bord des installations pour l'extraction de l'huile et il est probable que le développement du chalutage du hareng contribuera à augmenter leur nombre.

La première fabrique norvégienne d'huile de hareng date de 1899. La Norvège exporte aujourd'hui (chiffres de 1912) :

Huile de hareng.....	35.686 barils.
Farine de hareng.....	14.292.000 kilos.
Guano de poisson.....	9.993.134 —

Contrairement à ce qu'on pourrait croire, cette exploitation n'a jamais causé d'agitation parmi les pêcheurs.

Les fabriques traitent de préférence le fedsild (hareng huileux) qui se trouve être celui qui se prête le moins bien à la salaison; elles débarrassent le pêcheur d'une pêche trop abondante et préviennent par là une baisse exagérée des prix; elles prennent tout hareng qui n'est pas utilisable comme boëtte ou pour la conservation et permettent ainsi aux pêcheurs de tirer profit de toute leur pêche.

Le commerce de la farine et du guano de poisson a progressé à la suite de nouveaux débouchés trouvés au Japon et en Amérique. Les demandes sont aussi plus nombreuses en Allemagne depuis qu'on utilise la farine de poisson pour la nourriture des porcs.

Etant donné les conditions dans lesquelles se pratique en Norvège la pêche à la morue, la meilleure utilisation est faite des sous-produits de ce poisson, tels que les têtes de morue, arêtes, etc. La majeure partie du guano est retirée de ces déchets. Les Norvégiens portent leurs efforts vers l'amélioration de la qualité de leurs produits; ils cherchent en particulier aujourd'hui à diminuer les matières graisseuses contenues dans la farine de poisson et à présenter sur le marché une matière de tout premier choix.

(A suivre).

Le Gérant : R. CHAPELOT.

Marc Imhaus et René Chapelot, imprimeurs, Nancy et Paris.

LA LIAISON DES ARMES SUR MER

AU XVII^e SIÈCLE

BATAILLE DE WALCHEREN (7 JUIN 1673)

Schéma de l'engagement (croquis II). — Ruyter est au mouillage derrière les bancs de Hollande avec 55 vaisseaux, 35 bâtiments légers et 25 brûlots. La flotte anglo-française se présente devant lui avec 81 vaisseaux, 30 navires inférieurs et 30 brûlots. Pour l'attirer hors des bancs, elle détache contre les Hollandais une fraction importante de ses forces, formée de 30 vaisseaux et 8 brûlots.

Ruyter appareille aussitôt et tombe sur cette escadre, qui rallie son parti, non sans avoir commencé le combat avec la flotte batave. L'armée combinée se forme à peu près en ligne, au vent de l'ennemi, avec un certain désordre. La lutte se généralise.

A l'avant-garde, Rupert réussit à faire plier Tromp qui lui est opposé. Au centre, d'Estrées se canonne avec Ruyter, mais sans grande efficacité; les Français tiennent d'ailleurs le vent avec persévérance, et les deux lignes restent assez éloignées. Les brûlots français attaquent avec impétuosité, mais sont pour la plupart coulés ou mis hors de combat avant d'être parvenus au contact; six de leurs capitaines sont tués et trois blessés.

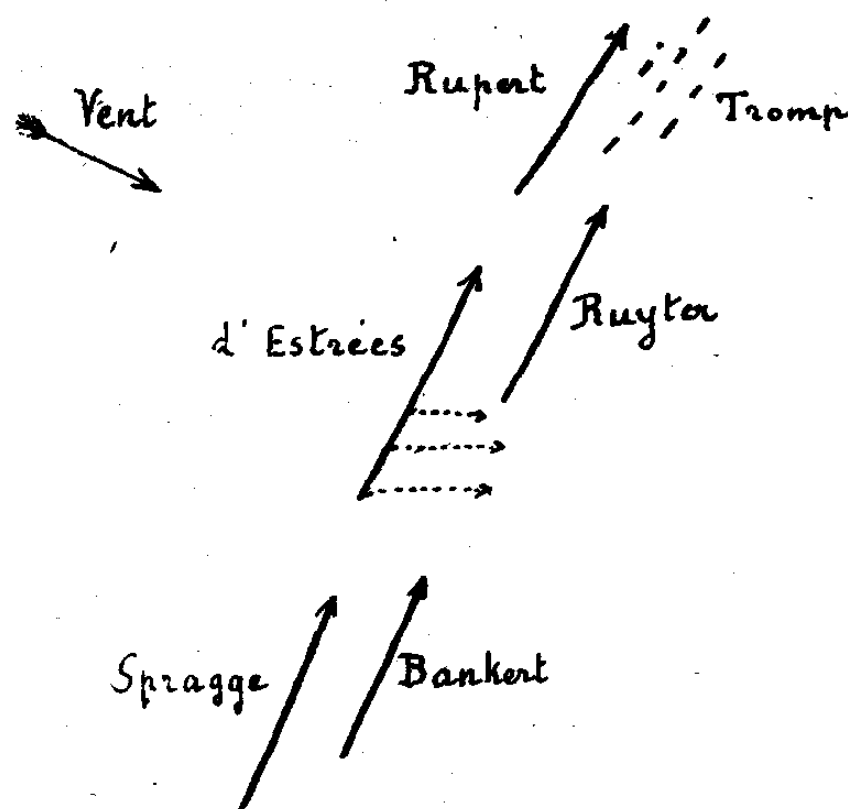
Ruyter, voyant la situation dangereuse de son avant-garde, marche à son secours en dépassant les Français. L'arrière-garde de ceux-ci, sous la direction de Grancey, tente de laisser porter sur sa queue, en profitant du vide qui existe entre elle et Bankert.

L'arrière-garde hollandaise, vivement pressée par Spragge et par les navires français qui ont suivi le mouvement de Grancey, donne à son tour des signes de faiblesse. En la voyant dans cet

état, Ruyter vire de bord, lâche Tromp et revient vers son deuxième lieutenant, en passant au travers des Français, les uns tombés sous le vent avec Grancey, les autres restés au vent. Le combat est acharné à cet endroit, mais Bankert respire et peut se dégager.

Les deux avant-gardes virent et reviennent vers les corps de ba-

Bataille de Walcheren



taille. Ruyter peut rallier son armée, à présent en grand désordre, et effectuer sa retraite à la faveur de la nuit et de la brume.

Commentaires. — Nous retombons ici dans une bataille à peu près parallèle. D'aucun côté nous ne voyons de manœuvre décisive, complète, tentée par le commandant en chef avec une intention bien arrêtée. Ruyter, après avoir installé son monde face à face avec les alliés, sur tout le front, ne se remue que pour venir tour à tour au secours de Tromp et de Bankert. Il

n'y a pas là manœuvre offensive. Ce balancement du centre, ce déplacement alternatif, n'est composé que de deux parades. C'est un va-et-vient défensif.

Aussi, comme dans tous les cas de ce genre, ne remarque-t-on aucun exemple de liaison des armes. Les brûlots hollandais n'attaquent pas. Leur position sous le vent y est bien pour quelque chose, mais l'absence d'assaut caractérisé, intentionnel, de leurs bâtiments de ligne est au fond la cause de leur abstention. Leur amiral n'a pas pensé à eux, n'ayant pas eu le temps, en raison de la rapidité avec laquelle est survenue la rencontre, de monter une combinaison et de leur y faire une place. Du côté des alliés, pas d'attaque décisive non plus. D'Estrées n'attaque même pas quand Ruyter est mêlé aux siens. Il reste éloigné de la fraction qui lui fait vis-à-vis. A peine une feinte esquissée par Grancey, et nous savons déjà que l'initiative inopinée d'un sous-ordre, si brillante soit-elle, ne peut tenir lieu du plan de vaste envergure que seul le grand chef peut concevoir et faire exécuter.

Pourtant, même sans attaque décisive générale, l'arme-incendie a tenté tout ce qu'elle a pu. Son échec a été lamentable. Les brûlots français ont essuyé un désastre. L'explication en est simple; ils ont attaqué sans liaison avec les vaisseaux de ligne. D'Estrées, qui ne les a nullement soutenus, les en accuse expressément : « Sans le peu d'ordre que gardèrent les capitaines de nos brûlots, dont ceux qui étaient détachés se présentèrent eux-mêmes avec trop de témérité, *sans attendre les vaisseaux pour les conduire*, ils eussent encore fait plus de mal à l'ennemi s'ils avaient conservé dans la mêlée de l'escadre de Ruyter cette chaleur qu'ils employaient si mal à propos. » Le terme de mêlée est bien exagéré, d'Estrées s'étant toujours engagé avec circonspection. D'ailleurs, le chef d'escadre de Martel lui a attribué plus tard la responsabilité de ce mouvement malheureux en écrivant à notre ambassadeur à Londres : « C'a été lui qui a fait perdre tous ces pauvres capitaines de brûlots *en leur faisant le signal trop tôt*. » Que cette version soit la bonne ou l'autre (1), il n'en

¹ Le rapport de M. de Seuil, intendant de Brest, rétablit fort clairement les faits, en les accompagnant de quelques observations qui prouvent sa claire compréhension de la liaison des armes, à défaut du sens tactique complet qui lui faisait, par force, complètement défaut :

« Les brûlots, dit-il, ont été consumés dans ce combat avec aussi peu d'utilité

reste pas moins qu'on a méprisé la liaison des armes du côté français, et que les brûlots ont cruellement payé cette faute.

Walcheren constitue à cet égard un excellent enseignement par l'absurde.

BATAILLE DU TEXEL (21 AOÛT 1673)

Schéma de l'engagement (croquis II). — Placé au vent des alliés avec 70 vaisseaux, Ruyter laisse porter sur eux. Vent à l'E.-S.-E. Les Français sont à l'avant-garde, Rupert au centre, Spragge à l'arrière-garde.

En avant, Bankert est opposé aux Français (30 vaisseaux) avec 10 vaisseaux et 2 brûlots. Il engage le combat avec eux, sans le pousser outre mesure. Ils gagnent sur lui. La tête française, sous le commandement de Martel, veut profiter d'une saute de vent pour virer de bord et revenir sur Bankert. Celui-ci, craignant d'être pris entre deux feux, se décide à laisser porter et à passer avec ses navires au travers du corps de bataille de d'Estrées. Il parvient à rejoindre Ruyter. Ses brûlots cherchent à profiter de cet entrecroisement de vaisseaux pour risquer une attaque contre les navires de d'Estrées, qui avorte.

Les Français continuent à courir dans l'Est et ne laissent porter vers Rupert qu'à 2 heures du soir. Ils ne font leur jonction avec les Anglais qu'à 7 heures.

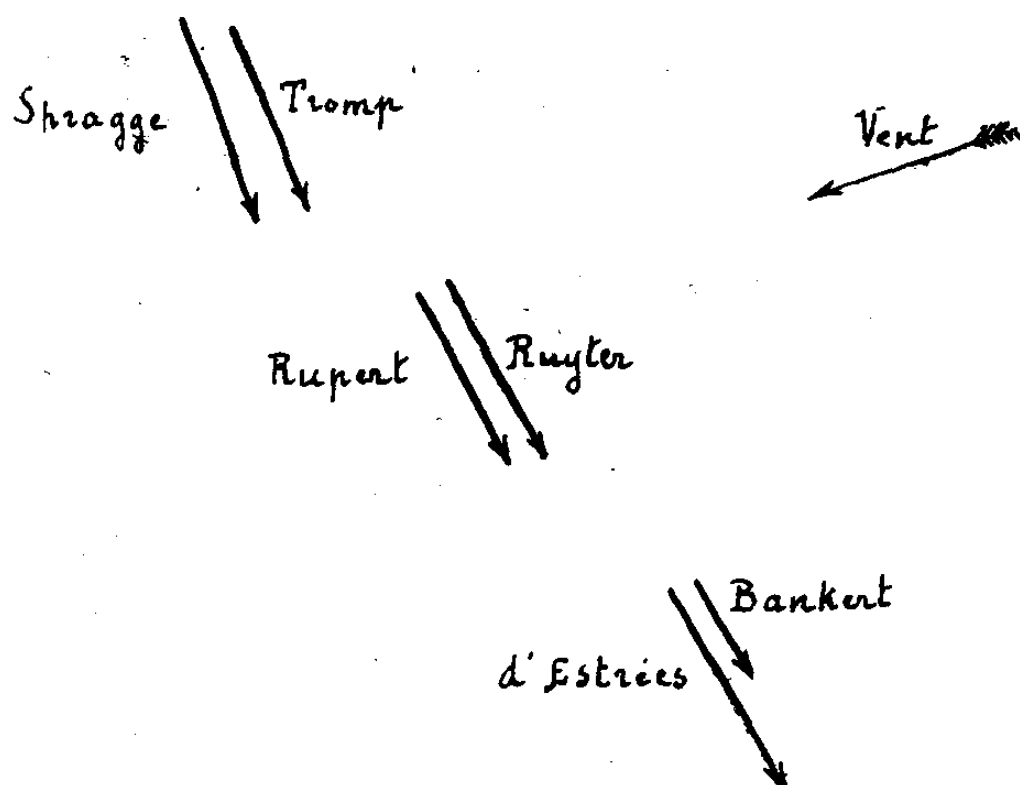
A l'arrière-garde, Spragge (30 vaisseaux) et Tromp (27 vaisseaux, 7 brûlots) se livrent un combat acharné. Spragge a mis en panne pour attendre son ennemi personnel. Tous les deux dérivent rapidement sous le vent. Le *Prince-Royal* de Spragge est très avarié; le navire de Tromp également. Les deux amiraux changent de navire. Spragge en change une deuxième fois quand un boulet coule son canot. L'amiral anglais se noie.

Au centre, les 34 vaisseaux de Ruyter luttent contre les 30 de Rupert. Ruyter profite du vide qui s'étend entre l'arrière-garde

« que de conduite : les uns se sont perdus par la témérité de leurs capitaines qui
« sont allés précipitamment à l'ennemi sans en avoir eu l'ordre et sans y être
« accompagnés ; les autres y ont été mandés avec ordre des commandants (ami-
« raux), mais sans y être escortés et couverts comme il en est d'usage ; de sorte
« que, se trouvant seuls entre deux lignes, en vue et au blanc de l'ennemi, ils en
« étaient coulés bas, ou endommagés beaucoup avant qu'ils puissent être en place
« d'exécution. »

et le centre de Rupert pour s'y glisser et isoler la première. Bientôt, recevant très à propos le soutien de Bankert, il dispose de 44 vaisseaux contre les 20 du gros des forces de Rupert. Les Anglais résistent. La rupture d'équilibre ne se produit pas. A 2 heures, Rupert voit Spragge en danger et cesse le combat pour le rejoindre; Ruyter en fait autant pour Tromp. Les deux centres

Bataille du Texel



finissent par se joindre aux arrière-gardes, après avoir cessé leur propre action.

Entre 4 et 5 heures du soir, les Hollandais se sont concentrés en face de Rupert et Spragge réunis. La lutte reprend, mais cesse bientôt. Deux brûlots anglais manquent leur affaire. Devant l'approche des Français, qui arrivent vent arrière, Ruyter craint son infériorité numérique et fait route au nord. D'Estrees poursuit mollement, bien qu'au vent. Il canonne un peu les traînards de Ruyter. Le brûlot l'*Arrogant*, capitaine Guillo-tin, échoue contre un Hollandais.

Au coucher du soleil, les deux armées se sont complètement séparées.

Commentaires. — Le Texel nous présente encore une très belle manœuvre, du genre de celle de Solebay. C'est l'apothéose de Ruyter.

Il vise toujours la partie forte de l'ennemi, c'est-à-dire l'escadre de Rupert. Alors, devant l'alignement homogène des alliés, il s'organise de façon dissymétrique. Bankert, qui excelle à jouer ces rôles, contiendra les Français avec 10 vaisseaux et fera diversion. Il les « amusera », suivant l'expression de l'intendant de Seuil. Tromp neutralisera Spragge avec 26 vaisseaux. Il restera au centre 34 vaisseaux à Ruyter pour accabler Rupert.

Au centre même, Ruyter poursuit à l'échelon immédiatement inférieur son projet de manœuvre. Il essaiera de mettre hors de cause une partie de l'escadre de Rupert pour accabler le reste. L'arrivée de Bankert, l'inertie de d'Estrées, faciliteront cette intention, qui malheureusement n'aboutira à rien.

Le centre est donc bien le point visé par l'attaque décisive, où s'accumulent les moyens assemblés par l'application magnifique de l'économie des forces.

Cette application est extrêmement facilitée par le fait qu'elle a été conçue antérieurement à la rencontre, et que l'illustre Batave a pu monter à loisir sa manœuvre.

La réalisation a été parfaite en ce qui concerne les vaisseaux de ligne. Elle l'est moins en ce qui regarde les brûlots. Nous n'en trouvons que deux avec Bankert, ce qui est justifié, parce qu'il ne doit rien risquer de décisif. Mais, sur tout le reste du dispositif hollandais, ils paraissent répartis un peu au hasard, pour ainsi dire uniformément. Tromp en a sept et Ruyter à peu près autant. De sorte que la concentration des engins sur le centre ne s'est effectuée que pour un seul d'entre eux. On s'en aperçoit au faible rôle qu'ont eu les brûlots à cet endroit, comparativement à celui qu'ils ont joué à Solebay dans un secteur analogue.

En somme, le commandant en chef hollandais paraît avoir négligé une de ses armes, arme susceptible de coopérer très efficacement au choc qu'il méditait contre le centre ennemi. Il n'est

pas interdit de voir là une des causes de son échec, une autre étant évidemment le combat à part livré à Spragge par Tromp, l'homme des affaires particularistes.

Les brûlots de Bankert ont manqué leur coup pendant le croisement avec les navires de d'Estrées; l'action du canon n'a pas eu là le temps de s'exercer en leur faveur. Chez les alliés, l'absence d'idée manœuvrière a desservi l'organisation des forces et les incendiaires ont été placés n'importe où, en général peu ou pas soutenus. Témoin l'échec des deux brûlots anglais et l'attaque intempestive de l'*Arrogant* pendant une poursuite.

En résumé, médiocre journée pour la liaison des armes, malgré le génie déployé par Ruyter dans le domaine de la conception d'ensemble. Telle est la contre-partie de la belle combinaison du Texel.

BATAILLE DE STROMBOLI (8 JANVIER 1676)

Schéma de l'engagement (croquis III). — Duquesne, convoyant des approvisionnements à destination de Messine, est à la tête de 20 vaisseaux et de 6 brûlots, quand il rencontre Ruyter qui dispose de 19 vaisseaux, dont un espagnol, et de 4 brûlots. Grâce à une variation inattendue de la brise survenue dans la nuit du 7 au 8 janvier, les Français se trouvent le 8 au matin au vent de leurs ennemis, avec vent d'O.-S.-O.

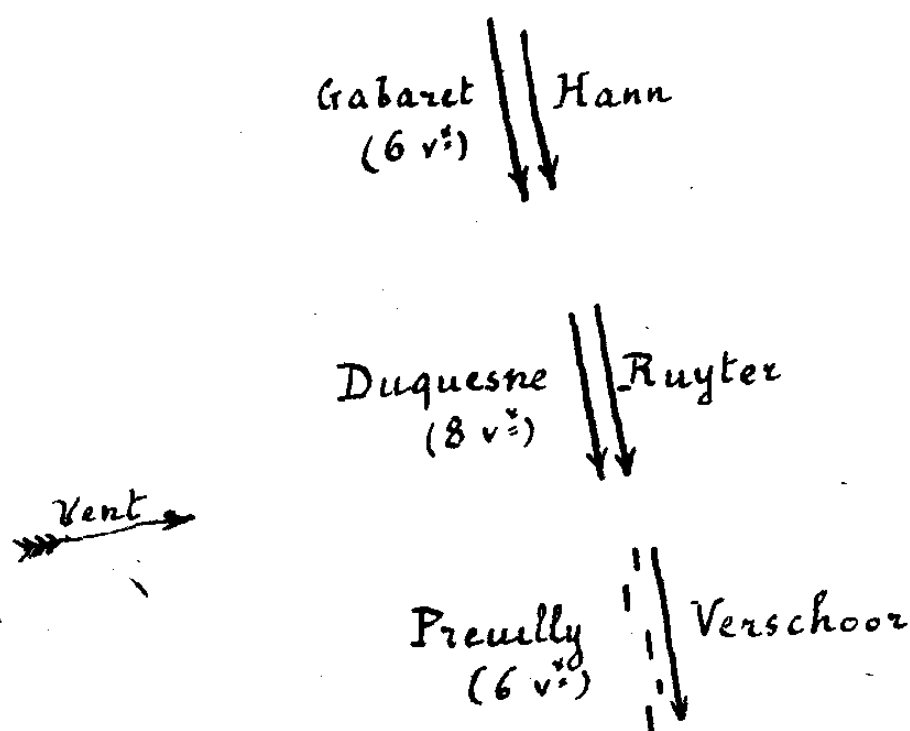
Duquesne profite immédiatement de cette position avantageuse pour attaquer. Il fait filer son convoi en avant et, à 9 heures du matin, ses navires laissent porter tous à la fois sur les Hollandais. L'avant-garde française (6 vaisseaux, 2 brûlots), commandée par le marquis de Preuilly, arrive la première au contact et commence le combat avec Verschoor. Elle parvient en désordre à portée de canon, ses bateaux en paquet, les uns sur les autres, se masquant réciproquement; Verschoor en profite pour désemparer le *Prudent* et mettre mal en point le *Parfait*, qui sont les deux navires de tête. Les deux brûlots de l'avant-garde échouent dans leur attaque. Le marquis de Beauvoisis brûle le sien et se fait tuer; celui de La Galissonnière est coulé à coups de canon. Preuilly se maintient péniblement au feu.

Un peu après les têtes, les centres s'accrochent par une vigou-

reuse canonnade. L'un des deux brûlots de Duquesne se place entre le navire de Tourville et un hollandais. Il est rasé de tous ses mâts et son commandant, le sieur Champagne, y met alors le feu. Deux vaisseaux français, le *Sage* et la *Sirène*, éprouvent de sérieuses avaries.

A l'arrière-garde, Gabaret et Hann luttent de leur mieux. Cette fraction des Hollandais est d'ailleurs séparée de Ruyter par un grand vide. L'idée de profiter de cette position pour couper Hann et l'écraser vient à plusieurs commandants, en particulier à Tourville, à ce moment matelot d'arrière de Duquesne. Mais le vent,

Bataille de Stromboli



qui mollit constamment, ne permet pas de la mettre à exécution. La menace est cependant si évidente que Ruyter détache deux brûlots au secours de Hann.

Les Hollandais plient peu à peu sur tous les points du champ de bataille, bien que les engagements aient été partout indécis.

La nuit met fin au combat, et les galères espagnoles viennent prendre à la remorque les vaisseaux hollandais désemparés.

Commentaires. — Ce combat de Stromboli nous ramène aux faits de guerre déjà étudiés au cours de la première campagne anglo-hollandaise. Bien qu'il s'en différencie par une discipline meilleure observée de part et d'autre en matière d'évolutions, on y remarque la même absence de méthode dans la conduite de l'affaire. La lutte se distingue par sa vigueur et son acharnement, qui sont bien dans le caractère des deux éminents adversaires, mais il s'y manifeste un vide total de combinaisons. Elle dégénère promptement en une rixe de matelots et une bataille absolument parallèle.

Elle contraste singulièrement avec Solebay et le Texel. C'est un vrai retour en arrière.

Ce caractère de l'action se remarque particulièrement du côté des Français, qui sont au vent et qui possèdent ainsi toute latitude pour donner libre cours à leur initiative manœuvrière. Or celle-ci n'existe pas, et c'est une ligne que nous voyons se précipiter sur une autre ligne. La répartition des forces le montre. Six vaisseaux à l'avant-garde, huit au centre, six à l'arrière-garde. C'est l'égale densité. Les brûlots suivent la même loi distributive. Ils ne sont massés nulle part de préférence, et on les essaima équitablement, à raison de deux par escadre.

Il n'y a donc pas d'attaque décisive, pas de zone d'assaut dans laquelle les incendiaires sont placés à dessein.

Cet éparpillement paralyse leur action et contrarie la liaison des armes. Les deux brûlots de l'avant-garde attaquent cependant; mais en ces parages où l'action isolée de Preuilly n'a pas été heureuse, les grands bâtiments français sont loin d'avoir le dessus, et la prépondérance du canon hollandais empêche les brûlots d'être efficacement soutenus. Leur sort est vite réglé. Il en est de même au centre. C'est à la suite d'un signal mal interprété que le brûlot de Champagne se lance sur le navire de Ruyter sans être appuyé et manque son coup. « Il ne pouvait faire autrement, dit justement Valbelle, aucun vaisseau de guerre ne l'escortait. Cette manœuvre n'est ni bonne ni praticable que lorsqu'un vaisseau est dégréé et qu'on peut escorter le brûlot. Quiconque l'a fait en ces cas différents n'est pas loué. »

Le rôle des brûlots hollandais a été infime. L'absence de combinaisons, la posture expectante, la position sous le vent échue

en partage aux Hollandais, ne facilitent pas leur tâche. Deux d'entre eux sont envoyés par Ruyter au secours de Hann, mouvement de parade qui affirme le caractère défensif de l'attitude des Bataves, très éloignée de la ruée en avant dans laquelle les brûlots ont leur plein rendement.

Il n'est donc pas étonnant que la flotte de Ruyter ne nous donne en cette occasion aucune application de l'association des armes.

La fin des opérations effectuées dans les eaux de la Sicile est plus intéressante encore pour le sujet qui nous occupe.

Passons d'abord sur le combat de Syracuse (22 avril 1676), qui ne nous montre aucun épisode susceptible de renforcer ou d'infirmier notre thèse. En toute logique, on ne sait trop qu'en déduire. L'armée navale française, placée sous le vent, avec d'Alméras en tête, Duquesne au centre et Gabaret en queue, subit l'attaque des Hispano-Hollandais. Encore est-ce une façon de parler, car seul Ruyter, placé à l'avant-garde, laisse vigoureusement porter sur d'Alméras. Don Francisco de la Cerda, qui commande le centre, le regarde faire et l'abandonne sans soutien en se tenant prudemment hors de portée de canon. Le vice-amiral de Haan, avec l'arrière-garde, ne parvient que très tard à distance utile. Le résultat est fatal : Ruyter est écrasé par des forces supérieures et blessé mortellement. Ses acolytes ne paraissent pas comprendre l'étrangeté de leur conduite, pour ne pas dire plus.

De part et d'autre, les brûlots ne font rien, bien qu'il y en ait du côté français et quatre avec les Hollandais. Dispersion défensive chez les uns, absence de conception chez les autres; ce sont pour les brûlots des motifs d'abstention que nous commençons à bien connaître.

Mais laissons cet engagement qui ne peut rien nous apprendre, et arrivons de suite à l'événement sensationnel que constitue l'attaque par Vivonne de la flotte alliée mouillée dans le port de Palerme.

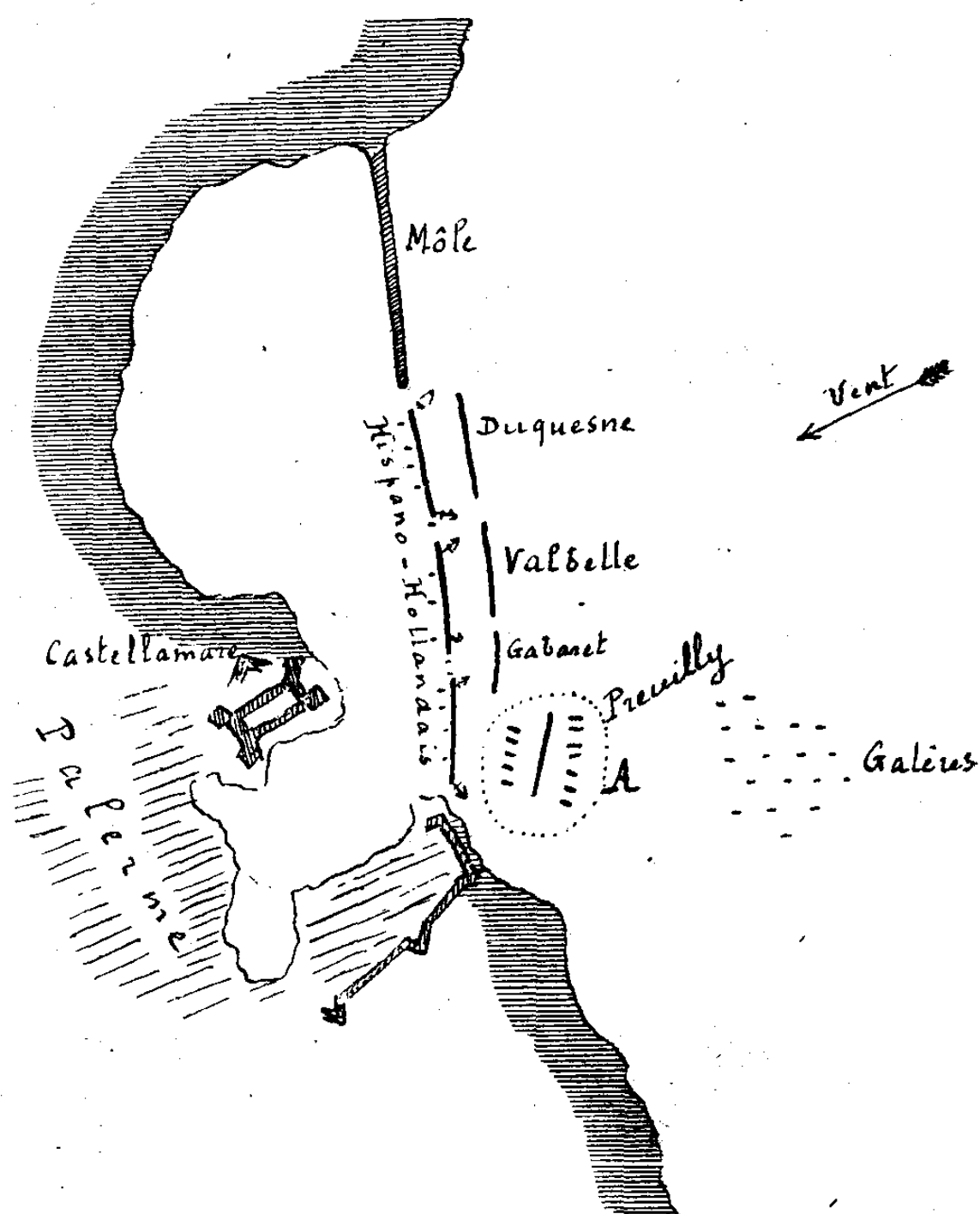
BATAILLE DE PALERME (2 JUIN 1676)

Schéma de l'engagement (croquis III). — La flotte hispano-hollandaise est mouillée depuis le 15 mai dans le port de Pa-

lerme, à l'abri du môle. Elle comprend 27 vaisseaux de guerre, 4 brûlots et 19 galères.

Le 1^{er} juin, l'armée de Vivonne ayant été signalée à l'horizon, les alliés prennent leurs dispositions de défense. Ils s'établissent sur une longue ligne d'embossage. La gauche de la ligne est

Bataille de Palerme



appuyée aux deux forts de l'extrémité du môle; le centre est renforcé par le château de Castellamare; la droite touche aux remparts de la ville et à quelques autres fortifications. Les galères espagnoles sont réparties dans les intervalles des vaisseaux.

Tels sont les renseignements rapportés par une reconnaissance

tentée sur une felouque par Gabaret, Tourville et Langeron, accompagnés par Chaumont, chef d'état-major de Vivonne.

Les forces françaises comprennent 28 vaisseaux, 9 brûlots et 25 galères.

Au conseil de guerre réuni par Vivonne après la reconnaissance, Tourville parvient à faire prévaloir son avis, qui est d'enfoncer l'aile droite du dispositif ennemi, qui paraît en être le point le plus faible. A cet effet, tandis que l'ensemble de la flotte s'établira sur une ligne parallèle à celle des alliés, on constituera devant leur aile droite, sous les ordres du chef d'escadre de Preuilly, un corps séparé (A) chargé de renforcer l'attaque à cet endroit, et composé de 9 vaisseaux, 5 brûlots et 7 galères. Le restant du corps des galères soutient en arrière cette offensive principale.

La canonnade s'engage bientôt partout. Poussé par la brise de Nord-Est, le corps de Preuilly et la gauche française viennent s'établir au mouillage devant la droite des alliés. Sans répondre au feu adverse, ils jettent l'ancre, puis, une fois en bonne position, commencent à tirer. Les brûlots se lancent à l'attaque. Plusieurs navires espagnols ne les attendent pas, coupent leurs câbles et courent s'échouer à la côte. Les brûlots les y poursuivent. Trois d'entre eux, soutenus par le canon, brûlent trois vaisseaux ennemis. Les deux autres du corps de Preuilly, le *Notre-Dame-des-Lumières* et le *Notre-Dame-du-Bon-Voyage*, ont gagné un peu plus au nord et embrasent le navire-amiral de don Francisco de la Cerda.

La ligne ennemie, enfoncée à droite, est menacée d'être prise entre deux feux. Tous ses navires coupent leurs câbles et vont à terre, au fond du port. Ils y sont pourchassés. Les quatre brûlots français qui restent les assaillent et mettent le feu à six vaisseaux entassés les uns sur les autres. Les brûlots espagnols sont refoulés et se brûlent inutilement. Au total, on compte 12 vaisseaux alliés incendiés, dont l'amiral et le vice-amiral d'Espagne, et le contre-amiral de Hollande. De Haan, le vice-amiral batave, est tué. Cinq galères sont brûlées, dont la galère capitane.

C'est un immense désastre pour la flotte hispano-hollandaise.

Commentaires. — La manœuvre générale est ici parfaitement

nette. Elle est évidemment facilitée par l'ennemi, qui ne bouge pas et se contente de recevoir le choc. Mais ceci ne diminue pas sa valeur, dont le mérite revient en grande partie à Tourville. A notre avis, l'éclat de Beachy-Head et de La Hougue pâlit à côté de l'inspiration, très peu connue, qui lui a fait conseiller l'offensive de Palerme.

Dans ce dernier cas, nous trouvons bien, selon la formule consacrée, des « moyens montés en système ». L'article est rare à cette époque; il le sera bien plus encore dans la période qui suivra. A Palerme, l'organisation préconçue est visible; il y aura combat de front partout, tandis que Preuilly mènera l'attaque décisive, avec la masse de manœuvre qu'on lui a rassemblée. « Toute l'armée, dit le chef d'état-major de Chaumont, devait combattre le corps de bataille et le corps des ennemis, *tandis que le premier (principal) effort se faisait à la tête de leur aile droite.* »

Aussi cette idée préalable, préexistante à la rencontre, facilite-t-elle grandement la répartition intelligente des forces. Dans le faible secteur où l'on veut faire brèche, on accumulera les moyens, en appliquant cette juste méthode à toutes les armes, sans exception. On mettra là 9 vaisseaux sur les 28 dont on dispose, 5 brûlots sur 9, et la totalité des galères. Les 9 vaisseaux sont pris un peu dans toutes les escadres, sans autre guide que la valeur de leurs commandants. Ceux-là s'appellent Châteauneuf, d'Amfreville, Beaulieu, La Motte, Langeron, Léry et Coëtlogon. L'attaque décisive est en de bonnes mains.

La disposition est donc à dessein dissymétrique. Le centre de gravité des forces se trouve sur notre gauche. La flotte française ne peut manquer de rompre sur le point choisi la ligne ennemie, qui n'est qu'un cordon fragile, homogène et impuissant, qui ne s'est concentré nulle part parce qu'il n'a pas d'idée, pas d'intention, et qu'il subit les événements. Là aussi, le genre de placement des forces affecte toutes les armes. Les brûlots, comme les vaisseaux, sont postés tout au long du cordon; les galères sont occupées à boucher les intervalles.

Du côté français, l'action de toutes les armes est une nécessité qui les amène à vivre en bonne harmonie et à s'aider de tout leur pouvoir, en frères d'armes conscients du but à atteindre.

Le canon seul serait peut-être inefficace contre cette ligne d'embossage très forte, soutenue au centre et sur les ailes par les ouvrages de terre. Il faut mettre en jeu l'incendie pour la trouer quelque part. De même, pour avoir tout à fait raison des vaisseaux ennemis et les amariner, il faut aller par les petits fonds avec un moteur indépendant du vent : ce sera le rôle des galères, « pour fortifier le détachement des vaisseaux dans l'attaque de cette tête des ennemis ». Tout le monde viendra donc à la bataille.

Les brûlots et les galères navigueront en toute tranquillité, grâce à la protection des vaisseaux de ligne. Les galères pourront même, de ce fait, passer dans un mouillage voisin de Palerme la nuit du 1^{er} au 2 juin. Le lendemain, c'est encore le canon qui facilite la réussite de l'attaque des trois premiers brûlots, puis des deux autres qui incendient l'amiral d'Espagne. Mais les petits bâtiments ont largement remboursé au canon ses avances. L'effet moral de l'attaque des brûlots fait couper leurs câbles aux navires opposés à Preuilly, et la brèche désirée se fait toute seule.

Ailleurs, on parle moins des brûlots, au début de l'affaire tout au moins, avant qu'ils ne participent à la curée finale. Et nous remarquons ce phénomène déjà entrevu : la liaison des armes s'exerce avec vigueur dans la région de l'attaque décisive.

On observe la même absence de combats particularistes. Ce sont les grands navires que tout le monde vise. Les galères « se sont jetées au milieu *des vaisseaux* des ennemis sans considérer autre chose que le secours qu'elles pouvaient donner à nos vaisseaux et le dommage qu'elles pouvaient faire aux ennemis ». On semble comprendre que tout combat délibéré contre les similaires est une faute pour les petits bâtiments, et que, si ceux de l'ennemi la commettent, on aura ainsi éloigné leurs entreprises des grands navires de son parti.

Cette attaque décisive a eu le résultat général qu'elle méritait. L'équilibre, tant matériel que moral, rompu sur le point choisi; tout le reste de l'édifice adverse s'est effondré d'une seule pièce. Dans cette débâcle qui a emporté les vaisseaux de ligne, les autres armes n'ont pu attendre de secours d'eux; galères et brûlots espagnols ont péri misérablement, sans pouvoir rien tenter.

D. — Guerre de la Ligue d'Augsbourg

La guerre de la Ligue d'Augsbourg est à considérer attentivement parce qu'elle constitue, sous les auspices de la grande figure de Tourville, une période de transition entre les luttes acharnées de l'époque précédente et celles du XVIII^e siècle. Il se fait dans les idées tactiques et dans leur réalisation pratique une évolution insensible qui mènera vers le genre classique, timoré et prudent, des d'Orvilliers et des Guichen. A plus d'un point de vue, Tourville lui a ouvert la voie; malgré ses immenses mérites, il a contribué à faire naître des tendances qui se développeront par la suite.

Ce que nous disons là de l'art de la guerre en général s'applique à plusieurs de ses aspects de détail, et en particulier à la liaison des armes.

Examinons par exemple le combat de Bantry, livré par Châteaurenault à l'amiral anglais Herbert pendant que les Français effectuaient sur ce point un débarquement destiné à soutenir Jacques II. Châteaurenault est hypnotisé par le désir de ne pas s'éloigner de Bantry, et ce frein est tel qu'Herbert, simplement repoussé, s'éloigne sans grands dommages et sans être poursuivi. En haut lieu on s'étonne de ce résultat incomplet.

C'est le premier exemple que nous notons de l'influence fâcheuse de l'objectif géographique, qui gêne singulièrement les opérations à entreprendre contre la force organisée mobile.

Où se trouvaient les brûlots en cette occasion? Ils étaient occupés, avec les frégates, à *effectuer le débarquement* au fond de la baie de Bantry. On avait donc une faible envie de s'en servir. De ce fait, une arme tout entière est proscrite de la lutte, et elle manquera grandement à ses sœurs.

Ceci nous montre que l'emploi intensif des armes, et conséquemment leur liaison, sont entièrement fonction de l'esprit plus ou moins offensif qui anime la direction supérieure.

*
**

Tourville appareille de Brest le 23 juin 1690 avec 60 vaisseaux de ligne, 5 frégates et 18 brûlots. 15 galères arrivent de Belle-Ile pour le rejoindre.

Notons de suite la présence des galères dans cette armée, alors qu'elles étaient habituellement réservées à la Méditerranée. L'idée était, paraît-il, de Seignelay. Elle était excellente à tous les points de vue. Le désir d'arracher une arme à un bassin dénué d'intérêt, à la défensive du clocher, pour la joindre à la masse combattante, est fort correct en soi. Celui d'amener toutes ses forces sur le champ de bataille est infiniment louable. Au moment du grand choc, aucune arme n'est de trop. Malheureusement, ces galères, gênées par le mauvais temps, durent s'arrêter en route et chercher un refuge à Camaret. Leur absence se fit vivement sentir après la bataille de Beachy-Head.

Tourville sentait bien cette nécessité de la liaison quand il écrivait : « *Pouvant soutenir nos galères sans les abandonner, elles seraient d'une grande utilité; mais si l'armée du roi était faible et qu'elle fût obligée de se retirer devant les ennemis et que les galères ne pussent suivre les vaisseaux par des vents contraires, ce seraient des galères perdues.* »

Conclusion : quand on veut pouvoir sûrement réunir ses armes, il faut doter les flotteurs qui les portent des qualités nautiques nécessaires.

Comment les deux armes restantes se sont-elles comportées dans la suite?

BATAILLE DE BEACHY-HEAD OU DE BEVEZIERS [10 JUILLET 1690 (1)]

Schéma de l'engagement (croquis III). — La flotte anglo-hollandaise est surprise au mouillage de Sainte-Hélène (île de Wight) par l'arrivée des Français. Au nombre de 60 vaisseaux environ, elle prend chasse devant eux et ne manifeste l'intention de combattre que le 10 juillet au matin.

Le vent de nord-est permet aux alliés, qui sont dans l'est, d'exécuter leur dessein en laissant porter sur notre ligne. Châteaurenault, à ce moment séparé de Tourville et du reste de sa flotte, gouverne sur eux et nos vaisseaux se forment en bataille sous le vent.

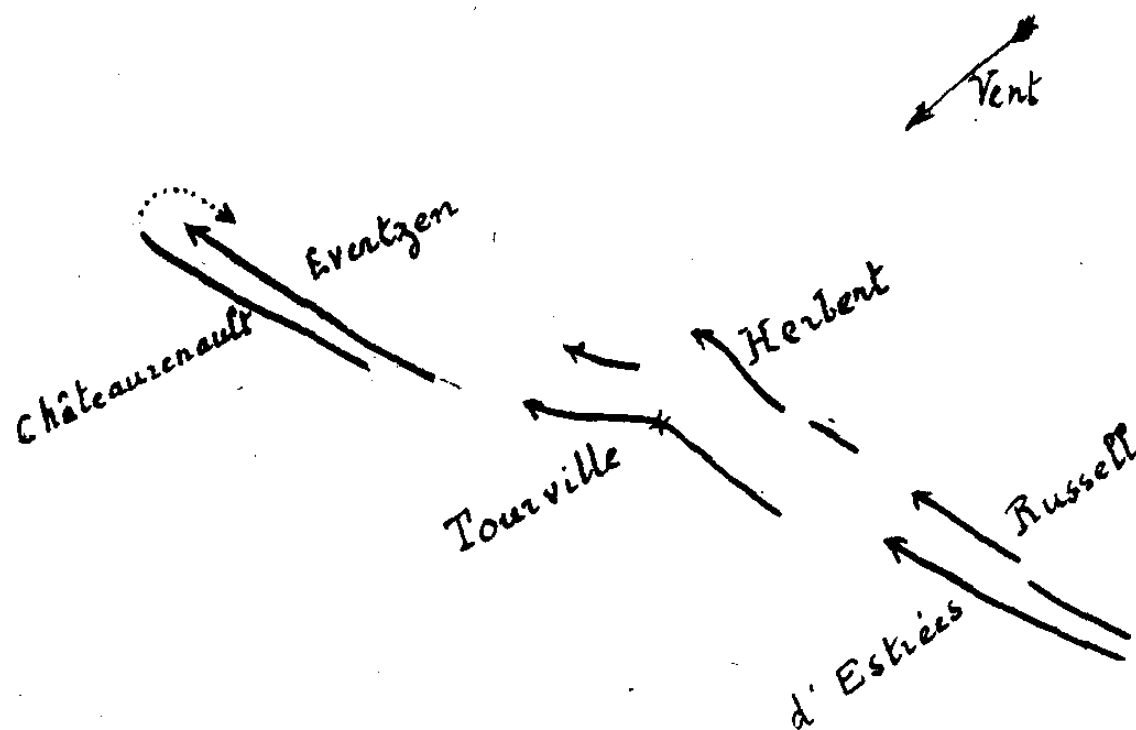
L'avant-garde alliée, composée de l'escadre hollandaise d'Evert-

(1) Voir les lettres de Tourville et de Châteaurenault, ainsi que les relations et le plan de Petit-Renau.

zen, s'approche très près de Châteaurenault et l'attaque à fond. Le combat est très vif en cet endroit. Il en est à peu près de même à l'arrière-garde. Au centre, Herbert reste à toute portée de canon. Au bout de quelque temps, ayant essuyé des avaries assez sérieuses, il se fait remorquer au vent par ses embarcations. Son vice-amiral reste seul en face de Tourville et du *Soleil-Royal*. Devant et derrière lui, deux grands vides existent.

Au bout de deux heures de combat (11 heures du matin), le feu de notre artillerie domine celui de l'ennemi, dont de nom-

Bataille de Beveziers



breux navires sont désarmés. De notre côté, trois vaisseaux de l'arrière-garde sont avariés au point de laisser porter et de se retirer du combat. A l'avant-garde, le navire de Châteaurenault, le *Dauphin-Royal*, non soutenu par son matelot d'arrière très éprouvé, soutient un duel furieux contre plusieurs Hollandais.

Châteaurenault, voyant que la tête de son escadre, commandée par le marquis de Villette, déborde beaucoup la tête hollandaise, lui ordonne de virer de bord pour placer cette dernière entre deux feux. Le mouvement s'exécute bientôt après, mais

n'aboutit qu'à une mêlée dans laquelle l'escadre d'Evertzen est accablée.

Tourville, voyant devant lui le vide compris entre les Hollandais et le vice-amiral d'Herbert, a un instant l'intention de s'y engager en serrant le vent, pour marcher vers l'avant-garde et compléter le succès de Châteaurenault, mais le calme qui survient et qui paralyse à peu près tout le monde, l'empêche de mettre ce projet à exécution.

A la chute du vent, les alliés ont la présence d'esprit de mouiller. Ils résistent ainsi au courant de jusant, qui entraîne les Français loin d'eux. Avant que ceux-ci aient pensé à mouiller également, ils sont à une lieue de leurs adversaires et le combat cesse.

Commentaires. — Nous voilà encore en présence d'une bataille sans manœuvre, quoique chaudement disputée. Aussi la balance n'a penché d'un côté qu'à la suite d'un combat d'artillerie livré aux incertitudes d'un engagement de front. Les sévices matériels ont été plus forts chez l'ennemi, au total, et en des endroits choisis par le hasard seul. La somme des avantages partiels a créé la victoire, assez peu décisive d'ailleurs, alors que la supériorité numérique des Français aurait pu leur assurer un triomphe écrasant.

Entendons-nous sur cette absence de manœuvre. Nous voulons dire par là qu'il n'y a pas eu de manœuvre *générale* de grande envergure, arrêtée et prescrite par Tourville lui-même, avec placement des forces et tout ce qui s'ensuit. Il n'y a pas eu acte de commandant en chef, analogue à celui que le même Tourville avait imaginé à Palerme quand il n'était que capitaine de vaisseau. Encore moins y a-t-il eu préconception de la manœuvre, et détermination intentionnelle d'une zone d'attaque décisive, avec *organisation* et *préparation* des masses appelées à la conduire.

Les manœuvres réalisées ou projetées ne sont que des actes de sous-ordres bien inspirés. Celle de Châteaurenault est du nombre. Il le dit d'ailleurs lui-même : « M. de Villette, M. de Relingues (le chef de file) et moi en étions convenus en pareille occasion, et plus encore en celle-ci, que j'avais fait le premier signal de forcer de voiles qui ne pouvait être qu'à cette intention

(de virer de bord), que je jugeai aussi *devoir être* celle du général qui m'avait donné cet ordre par les *signaux généraux*. » Applaudissons sans réserve à cette intelligente initiative, mais observons cependant que, d'après ce passage, Tourville n'avait envisagé cette évolution que pour des cas où la situation en question se serait produite fortuitement. Dans son esprit, c'était une éventualité, et pas une circonstance recherchée *a priori*. Il ne pouvait donc donner que des directives assez larges, des « signaux généraux ». « Si l'ennemi fait telle chose, on fera ceci... »

Un coup prémédité aurait au contraire entraîné des instructions nettes. « Dès avant la rencontre, on se mettra en position de faire ceci et cela... »

De même, l'idée de Tourville de percer la ligne ennemie était bonne, mais c'était celle qu'aurait pu avoir un amiral en sous-ordre commandant la fraction de ligne où il se trouvait. C'est aussi, au surplus, une idée de circonstance.

Tourville disait d'ailleurs, l'année suivante, qu'il fallait avoir vingt vaisseaux de plus que l'ennemi pour mettre son arrière-garde entre deux feux. Ainsi, d'après lui, on ne peut faire de concentration qu'avec une telle supériorité numérique, simplement pour employer l'excédent. On s'explique qu'imbu d'une doctrine aussi opposée à celle de l'économie des forces, il soit loin de posséder un sens manœuvrier affiné et qu'il en ait donné la preuve à Beachy-Head.

Que devient dans tout cela la liaison des armes, qui nous préoccupe spécialement? Elle partage les vicissitudes de l'idée manœuvrière, comme nous l'avons déjà remarqué.

D'abord, pour qu'il y ait liaison, il faut que plusieurs armes agissent, et on ne nous parle ici que de canon. Pas un mot des brûlots. Ils n'ont absolument rien fait. Et pourtant Tourville en avait dix-huit, quantité qu'on avait rarement vue sur un champ de bataille. Mais en examinant d'un peu près les textes, nous remarquons qu'il les avait ainsi placés :

A l'avant-garde	{	1 avec le chef de file (chef d'escadre).
		1 » le navire-amiral de Villette.
		3 » le navire-amiral de Châteaurenault et ses deux matelots.
		1 » le navire-amiral de Langeron.

Au centre	{	1 avec le navire-amiral de Nesmond.
		3 » le navire-amiral de Tourville et ses deux matelots.
		2 » le navire-amiral de d'Amfreville et son matelot d'arrière.
A l'arrière-garde	{	1 avec le navire-amiral de Flacourt.
		3 » le navire-amiral de d'Estrées et ses deux matelots.
		1 » le navire-amiral de Gabaret.
		1 » le serre-file (chef d'escadre).

La répartition proportionnelle des brûlots, véritable distribution équitable de l'avant à l'arrière, saute aux yeux. Il y a là un alignement aussi homogène que celui des vaisseaux de ligne. Les incendiaires ne seront en force sur aucun point. L'absence de volonté arrêtée se traduit pour eux comme pour les grands navires; ils semblent attendre les événements provoqués par l'initiative adverse et demeurant là où on les a mis, en cordon frappé d'impuissance.

Mais il y a mieux encore. Ils sont, comme on le note facilement, spécialement attachés aux navires-amiraux. « On remarquera, dit M. Eugène Sue, la position des capitaines de brûlots qui continuaient d'être destinés à *garantir les navires-amiraux* de tout abordage ou à incendier les navires ennemis *qui auraient tenté de s'en approcher*. » C'est donc purement et simplement de la défensive. De ces merveilleux engins d'attaque qu'étaient les brûlots, on a fait des chiens de garde qui ne s'éloignent plus de l'objet de leur sollicitude, qui se comportent subjectivement, qui cessent de regarder l'ennemi pour ne se plus préoccuper que du pavillon qu'ils ont à garantir. Ils disparaissent virtuellement, ensevelis dans cette conception déprimante, dans ce rôle de sauvegarde qui les annihile. On ne se doute pas que, même à ce point de vue bizarre, ils protégeraient bien mieux les leurs en attaquant d'emblée les grands navires ennemis.

Retenons bien cette leçon. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

En attendant, ne considérons que la concomitance frappante de ces tendances qui voisinent et paraissent s'enchaîner les unes

aux autres : le manque d'idée manœuvrière, la répartition en cordon, l'inertie défensive et l'inexistence de la liaison des armes.

Elles appartiennent à la même famille, elles naissent des mêmes causes et se développent dans le même milieu. Quand on voit poindre l'une d'entre elles, les autres ne sont pas loin.

BATAILLE DE LA HOUGUE (29 MAI 1692) (1)

Schéma de l'engagement (croquis III). — Tourville, à la tête de 44 vaisseaux de ligne et de 13 brûlots, croise dans la Manche avec l'ordre d'attaquer l'ennemi fort ou faible, donné par Louis XIV sur la foi de renseignements erronés laissant croire à la défection certaine d'une partie des équipages anglais partisans de Jacques II.

Les Français rencontrent sous le vent à eux, au large de Barfleur, la flotte anglo-hollandaise, composée de 98 vaisseaux et d'une vingtaine de brûlots. Russell la commande; Almonde et les Hollandais (36 vaisseaux) sont à l'avant-garde; Rooke (31 vaisseaux) est à l'arrière-garde.

Tourville n'hésite pas, forme la ligne de bataille, laisse porter vent arrière sur l'ennemi et l'engage au vent, sur une ligne parallèle à la sienne. L'avant-garde, de 14 vaisseaux, est commandée par d'Amfreville; l'arrière-garde, aux ordres de Gabaret, réunit 14 navires également; il reste 16 vaisseaux à Tourville pour constituer le corps de bataille.

L'avant-garde commence le combat, et Nesmond pousse son premier navire à la hauteur du chef de file hollandais pour éviter que la supériorité numérique des alliés ne leur permette de déborder notre tête. Mais comme d'Amfreville n'a que 14 vaisseaux à opposer aux 36 d'Almonde et qu'il a serré en avant, un grand vide s'étend entre Relingues et Villette. Craignant que l'ennemi n'en profite pour nous couper, d'Amfreville et Relingues se tiennent très au vent, à toute portée de canon, pour déjouer cette tentative.

Mais Nesmond et sa division, qui ont attaqué vigoureusement les premiers navires ennemis, les obligent à céder le terrain. Ils vont poursuivre leur avantage, quand Nesmond s'aperçoit des

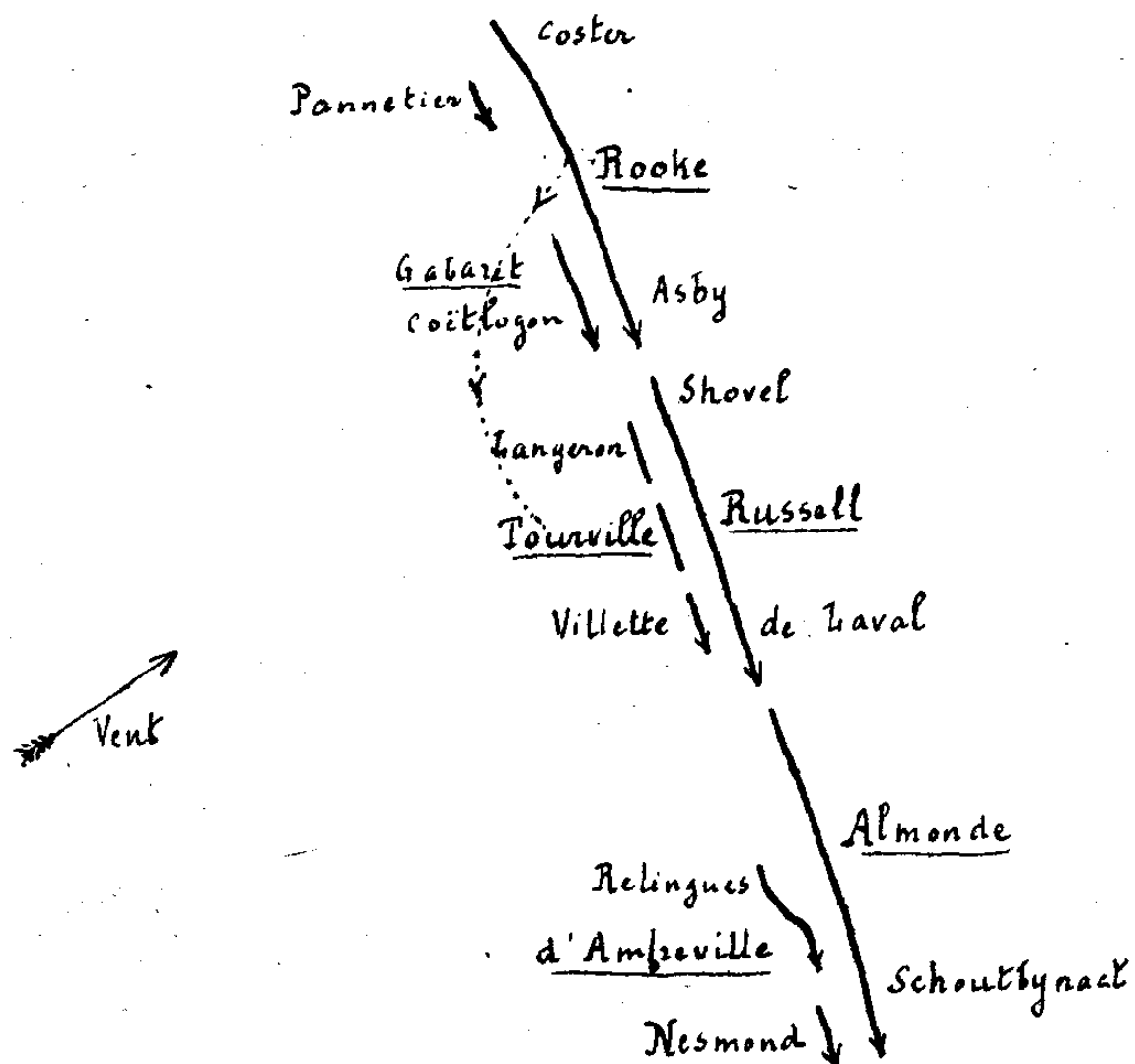
(1) Voir la relation de ce combat qui se trouve à la Bibliothèque Nationale.

efforts que font les autres pour l'envelopper. Il s'arrête et tient le vent.

A 10 heures du matin, la bataille est engagée partout, mais particulièrement dans la région centrale de notre ligne, de Gabaret à Villette. La lutte est acharnée; la canonnade fait rage. Chaque navire français a affaire à plusieurs ennemis. On s'entretue à bout portant.

Derrière Gabaret, Pannetier s'approche à son tour, avec un certain retard, qui laisse entre son chef et lui une grande éten-

Bataille de la Hougue



due inoccupée dont l'ennemi profite aussitôt, à la faveur d'une saute de vent au nord-ouest. Vingt-cinq vaisseaux anglais, soit la presque totalité de l'escadre de Rooke, coupent notre ligne derrière Gabaret en isolant Pannetier et se portent au vent de notre centre. Très opportunément, Pannetier prend chasse, se dégage et court rejoindre l'avant-garde. Les 25 navires du groupe

de manœuvre ennemi perdent leur temps à le chasser et ne reviennent qu'à 7 heures du soir mouiller au vent du milieu de la ligne française, le vent étant complètement tombé.

Les 16 vaisseaux de Tourville, mouillés aussi, combattent alors des deux bords, entourés par 57 navires anglais. Son vaisseau-amiral et celui de Villette sont entièrement désemparés. Coëtlogon, Gabaret, de Bagneux, de La Harteloire viennent au secours de leur chef sans pouvoir remédier beaucoup à cette colossale infériorité numérique. Malgré tout, les Français font tête vaillamment dans ce duel effroyable.

La brume, qui survient à 8 h. 30 du soir, amène une courte trêve. A 9 heures, le combat recommence à la lueur de la lune. La fraction des Anglais restée au vent tente un effort désespéré contre l'escadre de Tourville. Shovel, le contre-amiral de l'escadre rouge, à la faveur d'une forte canonnade, lance contre lui cinq brûlots qui, partis un à un, manquent leur objectif. Les uns sont écartés par des embarcations françaises, les autres passent dans les intervalles de nos bâtiments.

Après cet échec, les navires anglais qui ont doublé au vent s'aperçoivent de l'éloignement de leur parti et, vu la faiblesse du vent, essaient de profiter du courant de flot pour les rejoindre. Ils traversent les Français et reçoivent à leur passage plusieurs bordées épouvantables. « Le contre-amiral rouge surtout, qui passa par le travers du chevalier d'Infreville à la longueur d'une demi-pique, n'en perdit pas un boulet. » Ces navires ennemis s'éloignent tout meurtris, hors de combat.

Ce dernier épisode met fin à la bataille, qui se termine à 10 heures du soir. Les alliés se rallient loin de nous, peu à peu dépalés par le courant de flot portant à l'est. Ils ont perdu deux navires, et Tourville aucun.

Commentaires. — Jamais on ne vit bataille plus empoignante que celle de La Hougue. Les Français ont soutenu là une lutte de géants. Sa description vous laisse sous une impression de stupeur indicible.

L'attaque de Tourville, avec 44 vaisseaux contre 98, témoigne d'une audace inouïe. Cette façon de compenser l'infériorité du nombre par l'offensive à outrance prouve chez le chef une trempe

exceptionnelle en même temps qu'une éclatante bravoure personnelle. Les assistants demeurent abasourdis de cette attitude. Almonde croit à une trahison des Anglais. Il s'en ouvre à Laval, qui lui répond qu'il n'ose se porter garant que de lui et de son vaisseau, tellement la même hypothèse lui semble plausible pour expliquer cette conduite de Tourville.

En attaquant, celui-ci se rendait compte qu'il mettait le facteur moral de son côté. « Etant au vent des ennemis, il eût peut-être pu éviter le combat. Il crut que s'il faisait cette démarche et qu'il fût dans la suite contraint de combattre, la terreur que cette fuite n'aurait pas manqué de jeter parmi les équipages aurait donné aux ennemis plus d'avantages sur son armée que le nombre même de leurs vaisseaux. Aussi, il prit le parti d'arriver toujours sur eux. »

On a donné comme explications de l'acte de Tourville, soit l'ordre secret de Louis XIV, soit le dépit qu'il aurait ressenti des insinuations de mollesse formulées contre lui par la cour. Aucun de ces motifs ne peut diminuer la beauté passionnante de son admirable folie, si raisonnable au point de vue psychologique et militaire.

Et maintenant, cette belle offensive est-elle manœuvrière? Tourville a-t-il essayé, comme d'autres grands hommes de guerre placés dans la même situation, de racheter la pauvreté de ses moyens par l'art des combinaisons? Non. Rien, dans l'exécution de l'attaque, ne montre une intention, une volonté orientée de manière à faire naître un événement heureux, une imagination visant à susciter de l'imprévu, à créer le nombre relatif en quelque endroit. L'engagement a lieu front contre front, au hasard. Les forces ne sont accumulées nulle part, raréfiées nulle part ailleurs, avec préméditation du moins. Chacun, la bride sur le cou, s'est précipité où il a pu.

Aussi, ce sont les subordonnés qui manœuvrent, et splendide ment. Nesmond comprend à merveille son rôle de commandant de l'avant-garde, sans que personne le lui ait indiqué. D'Amfreville, de son côté, se rend admirablement compte de la marche des affaires. A eux deux, ils garantissent le centre en immobilisant les Hollandais, en les paralysant jusqu'à la fin par un combat démonstratif dont l'idée première eût mérité la prévision du grand

chef lui-même. « S'ils ne firent pas des choses distinguées, c'est que la prudence et le souci de l'affaire générale les en empêchèrent. »

Ce « souci de l'affaire générale », très louable chez les sous-ordres au cours de l'exécution, incombait à Tourville pendant la période de préparation.

L'absence de système se révèle dans le caractère de l'attaque de la masse centrale, qui s'étend de Villette à Gabaret. Là, on combat sérieusement, on se canonne « à portée de mousquet ». C'est la grande attaque, et ce serait l'attaque décisive si les moyens s'y trouvaient convenablement concentrés. Au contraire, on y souffre d'une infériorité locale plus grande encore que l'infériorité globale. « Il n'y eut aucun vaisseau de cette escadre qui n'eut affaire qu'à deux ou trois de ceux des ennemis. » Entre Tourville et Villette, il y avait six navires contre les seize qui leur étaient opposés entre Russell et de Laval. On lutte donc presque à un contre trois dans la région où Tourville désire avoir le dessus. C'est dire qu'aucun plan d'ensemble n'a contribué à préparer le succès sur ce point. Après s'y être lancé à fond, on s'y trouve, en fin de compte, très mal engagé, et ce n'est pas trop de l'héroïsme surhumain des Français pour compenser à peu près ce manque de combinaison.

On s'explique, dans ces conditions, le rôle médiocre des brûlots français au centre. Les grands navires avaient assez à faire en se défendant pour avoir le loisir d'appuyer les attaques des petits bâtiments de leur parti. C'était déjà bien beau, pour les vaisseaux de ligne, que d'arriver à sortir de cette fournaise en évitant un désastre.

L'abstention des brûlots est encore plus naturelle à l'avant-garde. Il se déroule là un combat traînant qui est tout l'opposé de celui que réclame la mise en œuvre des incendiaires et la liaison des armes.

Au contraire, l'ennemi va nous offrir la contre-partie de ces constatations, pour nous amener finalement à la même conclusion.

Ce n'est pas qu'il nous montre une tendance manœuvrière plus accusée. Russell est de l'école du duc d'York; c'est un fervent adepte de la « ligne », à laquelle il sacrifie tout. Il a sup-

primé purement et simplement, dès 1691, les articles que Monk et Rupert avaient ajoutés en 1666 aux instructions du duc d'York pour en atténuer le formalisme rigide et linéaire, et que lord Darmouth avait remis en vigueur en 1688. Russell est revenu aux théories de Jacques II, à celles que le père Hoste louera tant plus tard. Comme lui, il pense qu'on ne peut doubler l'ennemi que si l'on est supérieur en nombre. En outre, il ne compte traverser que si cet ennemi présente des vides (article 23 des instructions de Russell).

Il se borne donc à déclancher le combat parallèle, à le recevoir plutôt, car il est en panne sous le vent. Ce sont ses lieutenants qui seront frappés de l'incohérence qu'il y a de montrer une inertie pareille avec une supériorité numérique aussi grande, et qui chercheront à en sortir en imaginant quelque chose.

Almonde essaie de doubler notre tête. Il n'y parvient pas, grâce à Nesmond.

A l'arrière-garde, Rooke est plus heureux. L'excellente masse de manœuvre qu'il a constituée avec les 25 vaisseaux comprend fort bien sa conduite, isole Pannetier et se rabat sur notre centre. C'est bien là l'attaque décisive, conçue par un cerveau autre que celui du chef, impeccable quand même. Malheureusement, cette masse perd son temps à poursuivre Pannetier (1), oubliant la partie forte de l'adversaire, but logique d'une attaque décisive. Elle ne vient prendre Tourville entre deux feux qu'à 7 heures du soir. La nuit d'abord, la brume ensuite, vont paralyser ses opérations.

Quand on peut de nouveau y voir clair, les Anglais déchaînent un effort suprême contre notre centre, contre cette fraction qu'ils veulent écraser. Tous les moyens sont utilisés, et nous voyons, comme toujours, apparaître en cet endroit la liaison des armes. Les brûlots sont lâchés en marche sous les trajectoires. « *Tous ces brûlots étaient accompagnés d'un feu de canon épouvantable que les ennemis faisaient de tous côtés pour les favoriser.* » On peut se faire une idée de ce que devait être cet assaut. Seulement, les brûlots commettent encore la grosse faute d'attaquer

(1) Pannetier, peut-être sans s'en douter, a fait de l'économie des forces en immobilisant 25 vaisseaux avec moins d'une douzaine.

individuellement, de disperser leurs efforts dans le temps. Ceci les perd. Deux sont *successivement* écartés par des officiers de Tourville. On a tout le temps de voir venir le troisième, que le *Soleil-Royal* évite en coupant son câble. On n'a même pas à se déranger pour les deux derniers, qui passent à côté de leur but sans produire d'effet moral, tellement leur mauvaise manœuvre a été jugée dès leur départ. Il est bien évident que le bâtiment de Tourville n'aurait pu venir à bout d'eux s'ils lui étaient tombés dessus simultanément.

En résumé, à l'égard de la liaison des armes, la bataille de La Hougue ne fait que confirmer les enseignements que nous avons déjà recueillis des combats précédents. Elle valait cependant la peine d'être examinée en détail, d'accord en raison de son aspect titanique, et ensuite parce que c'est le dernier engagement où nous voyons pratiquer la liaison, avant l'éclipse totale qu'elle va traverser, et qui persistera pendant un long siècle.

DEUXIÈME PARTIE

PREMIÈRES CONCLUSIONS

Notre étude est à présent suffisamment avancée, nous avons passé assez de faits historiques en revue pour que nous puissions nous permettre de dégager quelques conclusions de ce premier examen, tout au moins celles qui s'imposent le plus à nous par leur persistance significative.

Cette façon de procéder nous aidera à nous reconnaître. Il ne nous restera plus, dans la suite des temps, qu'à vérifier si notre thèse initiale subsiste et si l'apparition d'engins ou de systèmes nouveaux ne l'infirmes pas.

Rassemblons donc brièvement les principes que nous pouvons déduire de l'aspect des luttes du xvii^e siècle en ce qui concerne les relations des armes entre elles.

I. — *L'efficacité des armes est multipliée par leur action solidaire.*

Cette notion, dont les conséquences sont incalculables, nous est maintenant des plus familières. A Lowestoft, nous avons vu

l'Orange et ses compagnons, grâce à leur annihilation par le canon, devenir facilement la proie des brûlots anglais. Il en est de même de la *Cathédrale d'Utrecht* à la quatrième journée des Quatre-Jours, et de la *Resolution* à Northforeland. L'aventure du *Royal-James* à Solebay en est aussi un terrible exemple. L'efficacité des brûlots à Palerme également.

Au contraire, quand l'appui du canon a manqué aux incendiaires, ils ont en général échoué. Une frégate anglaise s'est tirée d'affaire pour cette raison à la première journée des Quatre-Jours; le *Guelderland* a dû son salut à Northforeland à un défaut d'action solidaire chez l'ennemi. Il en est de même pour le *Royal-Prince* et les *Sept-Provinces* à Solebay. Les remarques de l'intendant de Seuil, faites après Walcheren, signalent les fâcheuses conséquences de ce défaut de méthode quand il se manifeste chez l'assaillant.

Par ailleurs, l'action du brûlot a aidé le canon à obtenir entièrement le résultat qu'il visait. Quand elle réussit, elle aboutit à la destruction complète de navires qui n'eussent été sans cela que gravement avariés. Son effet moral est indéniable. Nous l'avons déjà noté à la troisième journée des Quatre-Jours (*Prince-Royal*) et à la quatrième (*Cathédrale d'Utrecht*). On le remarque aussi à Solebay (*Royal-Catherine* et *Edgard*). Des divisions entières prennent chasse devant les brûlots, comme l'aile droite ennemie à Palerme. Tout engin un peu mystérieux, aux effets terribles ou supposés tels, cause de ces paniques auxquelles les plus braves n'échappent pas, et qui se répercutent sur le rendement du canon, dont le tir est troublé et ralenti. L'action morale s'ajoute à l'action matérielle pour concourir au but final. Aussi, quand nous entendons critiquer à juste titre tout signal trop bruyant avertissant pendant le combat l'artillerie de défense contre les torpilleurs, nous songeons malgré nous aux prescriptions du duc d'York à Solebay, qui n'ont pas vieilli depuis trois siècles. Là encore, il serait bon d'avertir « tout bas ».

Ainsi donc, toutes les armes sont utiles, parce qu'elles se complètent et s'entr'aident mutuellement. Aucune d'elles ne peut se targuer de n'avoir jamais besoin de l'appui de sa voisine. Leur présence côte à côte est souhaitable au plus haut point quand on recherche un résultat entier, écrasant, définitif. Il faut ame-

ner à la grande bataille décisive toutes ses armes comme on doit y amener toutes ses forces. De Lionne exprimait lumineusement cette vérité. Agir ainsi, préparer systématiquement, dès le temps de paix, cette adduction de toutes les énergies d'une marine sur le théâtre de la lutte principale, est faire le premier pas vers le succès.

Cette préparation entraîne la détermination convenable des outils, ou des flotteurs qui portent les armes. C'est une indication pour l'objectif que le combattant doit assigner au constructeur. La nécessité de qualités nautiques sérieuses apparaît dans les mémoires des galères de Tourville en Manche. A ce propos, il n'est pas sans intérêt de remarquer que Martin Tromp s'était rendu compte de cette obligation dès la première guerre anglo-hollandaise. Il écrivait les 27 et 28 septembre 1652 aux Etats Généraux : « Nous devons avoir comme brûlots des bâtiments rapides, *de tonnage suffisant, qui puissent tenir la mer avec nous*. Si la manière de faire actuelle est conservée, toutes les dépenses sont alors perdues... Les brûlots devraient être à deux ponts, caler 260, 280 ou 300 tonnes, être d'excellents voiliers et abondamment pourvus de tout. » Notons que la recherche de l'endurance à la mer n'entraîne pas trop Tromp à demander un tonnage qui ne permettrait plus le maniement commode de l'arme-incendie. Il sait se limiter et rester dans les compromis avantageux.

A son avis, le brûlot doit rester un brûlot, et le vaisseau un vaisseau. Cette spécialisation des armes a pour conséquence qu'aucune d'elles ne pourra se passer complètement de ses voisines, qui lui fournissent la contre-partie nécessaire. Alors leur liaison deviendra plus obligatoire que jamais pour obtenir un grand effet tactique.

Nous retrouverons plus tard ce lien qui unit la spécialisation à la liaison, mais à l'état de réciproque.

M. le capitaine de frégate Chabaud-Arnault a parfaitement résumé, sans pourtant lui donner sa véritable portée générale, l'avantage retiré de la coopération des vaisseaux et des brûlots. « Les bâtiments de sa propre escadre, dit-il, ne perdent pas de vue le brûlot. Ils l'*accompagnent* aussi loin que possible, le *couvrent de leur artillerie* jusqu'au bout de sa course et le dégagent avant qu'il soit brûlé... Evidemment, dans ces conditions,

son attaque, toujours incertaine (il ne peut en être autrement), acquiert néanmoins de plus grandes chances de réussite. »

Ce n'était là, au fond, que l'application de ce principe de la liaison des armes que Napoléon formulait ainsi : « Les plus grands moyens éparpillés ne produisent rien en artillerie, comme en infanterie, comme en cavalerie et dans tout le système militaire. »

II. — *L'action solidaire s'exerce particulièrement bien dans l'offensive.*

C'est encore un enseignement très net des batailles que nous venons d'examiner. A y bien réfléchir, on le saisit par le raisonnement seul, avant toute sanction de la méthode expérimentale. Le fait résulte à la fois des conditions matérielles de l'action et de l'influence du facteur moral.

L'assaillant qui attaque délibérément et violemment a en général un programme précis. Il vise un point ou une région bien délimités. Il oriente vers eux tous ses efforts, et ses opérations revêtent un caractère objectif très accusé. L'ensemble de ses moyens va naturellement converger vers un point de direction extrêmement net. Tôt ou tard, ses armes, dont les routes se rencontrent, vont se trouver évidemment côte à côte et même entremêlées. A partir de cet instant, elles vont s'aider, s'unir et les coups portés par l'une vont profiter à l'autre. La liaison est automatique.

Dans la défensive, au contraire, il y a de fortes chances pour que la désunion se produise. Certaines unités s'attacheront au danger qui surgit à droite, tandis que d'autres seront occupées à gauche à la même œuvre de protection. La divergence s'accroîtra à mesure que les menaces de l'ennemi grandiront et qu'on aura soi-même davantage perdu la possibilité ou le désir de reprendre l'offensive.

Dans l'ordre moral, l'attaquant est généralement animé d'une ardente volonté de vaincre. Une rage de destruction s'empare de lui. Il faut supprimer l'adversaire. Aussi éprouve-t-il le besoin d'utiliser toutes ses armes. Toutes arrivent à pied d'œuvre, accourent à la curée. Tout chef qui détient une parcelle quel-

conque de force veut participer à l'assaut. Il se précipite en avant parce qu'il sent d'instinct l'utilité de son rôle et l'immensité du but. Quoi d'étonnant à ce qu'il agisse, sans presque s'en douter, en liaison avec ses camarades?

A l'inverse, la défensive est souvent accompagnée d'une dépression psychique qui fait que certaines armes sont peu ou mal employées, et même que certaines arrivent à disparaître complètement du théâtre de la lutte. De liaison il n'est alors plus question, par force.

C'est pourquoi nous n'avons presque jamais constaté de liaison des armes dans les affaires qui avaient une tournure défensive. On le voit d'une façon saisissante à Beveziers, par l'immobilisation des brûlots dans un dessein protecteur, qui les annule du commencement à la fin de juin, laissant la parole au seul canon. A la seconde journée des Quatre-Jours, on ne note aucun exemple de liaison dans l'attaque tentée par Ruyter pour secourir Tromp; de même à la quatrième journée, quand le même amiral traverse le centre anglais pour rejoindre Van Nès. De même à Walcheren, au cours du balancement alternatif du centre pour appuyer tour à tour Tromp et Bankert. C'est que tous ces mouvements, dotés d'un aspect faussement offensif, n'étaient au fond que des parades, des remèdes à des situations imposées par l'adversaire. Les armes divergaient du fait d'une subjectivité momentanée.

Le phénomène est encore plus frappant à Stromboli, pour les brûlots dépêchés pour renforcer Hann.

Si donc la liaison des armes, condition des succès complets, s'accommode si bien de l'offensive, pensons, à chaque perfectionnement matériel ou industriel, à demander le maximum d'offensivité à l'arme nouvelle qu'il fait apparaître, et cela malgré les aphorismes qu'on débite en pareil cas sur l'accroissement de puissance de la défensive, grâce à l'engin inédit. Rappelons-nous que les améliorations de l'armement servent l'offensive, qu'il y a là une véritable loi, et agissons en conséquence.

N'oublions pas les chemins de Damas qu'ont été pour nous, dans cet ordre d'idées, le canon à tir rapide, la torpille, le sous-marin, la mitrailleuse, l'aéroplane, etc.

(A suivre.)

CASTEX, lieutenant de vaisseau.

DE LA SÉCURITÉ ET DU TRAVAIL

dans la Marine de Commerce

Étude historique, comparative et critique de la Réglementation

(Suite¹)

b) *Première catégorie.* — Navires sortant des zones précitées.

Dans les deux cas, la présence à bord de dix personnes en sus de l'équipage et de l'état-major habituels fait considérer le bâtiment comme un navire à passagers soumis à des exigences particulières.

Le décret définit les types réglementaires des embarcations de sauvetage : type n° 1, de grande flottabilité obtenue à l'aide de caissons à air ou de garnitures insubmersibles; type n° 2, de flottabilité moitié moindre; type n° 3, embarcation ordinaire d'une capacité de 3 mètres cubes au moins.

Le nombre des canots à embarquer varie suivant la catégorie du navire; le navire à passagers de première catégorie est tenu d'avoir sous porte-manteaux un nombre d'embarcations variant avec le tonnage et offrant une capacité minima déterminée; ainsi, les paquebots de 15.000 tonnes et au-dessus doivent posséder, sous porte-manteaux, au moins 16 embarcations, dont moitié du type n° 1; la capacité minima exigée est de 200 mètres cubes.

Si le nombre réglementaire de canots ne suffit pas à contenir toutes les personnes présentes à bord, il y a lieu de le compléter

¹ *Revue Maritime* de Septembre-Octobre-Novembre-Décembre 1913, Janvier-Février 1914.

par des embarcations d'un modèle quelconque ou des radeaux¹ répondant à des conditions déterminées; toutefois, le navire muni de cloisons étanches suffisantes est dispensé d'embarquer la moitié des engins supplémentaires qui précèdent.

Les bâtiments de première catégorie, s'ils ne portent point de passagers, sont tenus seulement de posséder assez de canots pour recevoir tout le personnel.

Enfin, les navires de deuxième catégorie ne sont astreints qu'à porter deux canots réglementaires, ou même un seul, si le bateau jauge moins de 100 tonnes. On doit, dans ce cas, embarquer un complément d'embarcations de modèles quelconques ou des flotteurs permettant au total de contenir ou de supporter tout le personnel présent à bord.

La composition de la drome d'embarcations de sauvetage des navires de pêche a fait l'objet de nombreuses réclamations et de plusieurs circulaires. On a fait observer en particulier que certaines petites barques logeraient difficilement un canot de 3 mètres cubes au moins, qui gêne la manœuvre par son fardage.

Une circulaire du 18 juillet 1910, B. O., p. 1939, précise que les navires de pêche doivent avoir au moins une embarcation réglementaire, qui doit alors être des types n^{os} 1 ou 2. Les embarcations n^o 3 peuvent être remplacées par des doris.

Toutefois, un projet d'atténuation de ces exigences a été notifié par circulaire du 5 janvier 1911, B. O., p. 139, commentée le 14 février 1911, B. O., p. 330, et appliquée à titre provisoire; des doris munis de garnitures insubmersibles pourront désormais remplacer les embarcations réglementaires.

Le Ministre a refusé d'accorder de plus larges dispenses, notamment d'autoriser l'emploi de berthons en toile comme canots de sauvetage, sur les navires cordiers (31 mars 1911, B. O., p. 665); les bateaux boulonnais doivent être munis au moins d'une embarcation type n^o 2 de 2^m3500.

A la suite d'accidents, un canot a été imposé à tous les vapeurs cordiers. (Circulaire du 9 août 1911, circulaire du C. C. A.)

Les embarcations de sauvetage doivent contenir des vivres, un

¹ Les radeaux doivent porter une mâture et une voilure et être présentés gréés aux inspecteurs (Circulaire du 27 mars 1911).

petit outillage et les engins de manœuvre (avirons, etc.), nécessaires; un compas (article 86 du décret et circulaire du 16 novembre 1910, *B. O.*, p. 4059), est prévu pour les embarcations type n° 1 et éventuellement pour les embarcations type n° 2 (décret du 21 juin 1912).

Les canots divers sont disposés de manière à pouvoir être promptement dégagés de leurs saisines et facilement armés.

La moitié des embarcations, au moins, sont placées sur portemanteaux et doivent être mises à la mer, en moins de cinq minutes si elles sont à l'intérieur, en moins de deux minutes si elles sont à l'extérieur (1).

Une fois par semaine, sur les navires à passagers, il doit être fait, pour les officiers et tout l'équipage, un appel général aux postes de manœuvres des embarcations de sauvetage².

Une fois par mois, l'exercice comporte la mise en dehors des canots placés sous portemanteaux.

Deux fois par an, au moins toutes les embarcations doivent être mises à l'eau.

Le journal de bord doit relater ces exercices.

A notre avis, il faudrait intéresser les passagers à toutes ces manœuvres et les réunir, de temps en temps, devant les canots qui leur sont destinés, en cas d'évacuation du navire. C'est une pratique rigoureusement suivie dans quelques marines.

Les engins ci-dessus énumérés sont complétés par des bouées de sauvetage en nombre égal à celui des canots, et autant de gilets, plastrons, brassières, qu'il y a de personnes à bord. Tous ces appareils doivent réunir des conditions de flottabilité précises et être marqués au nom du bâtiment; toutefois, des exceptions ont été consenties, sur ce point, aux navires en service

¹ Ces prescriptions ont été rappelées le 21 octobre 1913. *B. O.*, p. 1590; les Inspecteurs de la Navigation devront interdire le départ de tout navire à bord duquel les exercices de mise à l'eau des embarcations ne donnerait pas des résultats satisfaisants.

Canots et accessoires doivent être visités avec le plus grand soin (Circulaire du 20 mars 1913, *B. O.*, p. 453). Le bon état et la solidité des appareils de mise à l'eau devront être examinés tout comme les embarcations.

² Les exercices d'abandon du navire et les exercices d'incendie doivent présenter un caractère inopiné et ne pas constituer des parades spécialement préparées. L'attention des inspecteurs de la navigation doit être attirée sur ce point (Circulaire du 10 juin 1912).

avant 1907 (Circulaires du 31 mai 1911, *B. O.*, p. 1081). Dans chaque cabine, une notice affichée doit indiquer aux passagers l'emplacement de la brassière de sauvetage qui leur est destinée et la manière de la revêtir¹.

Le règlement impose encore un appareil porte-amarre (canon ou fusée), et un appareil de va-et-vient pour assurer les communications avec la terre.

Ces exigences ont été critiquées : plusieurs des appareils de va-et-vient sont d'un maniement difficile et, par suite, d'une utilité restreinte. Le Ministre a cependant refusé d'admettre aucune tolérance sur ce point (31 mars 1911, *B. O.*, p. 605).

L'efficacité de notre réglementation a été discutée dans la presse, à la suite de la catastrophe du paquebot anglais le *Titanic* (nuit du 14 au 15 avril 1912)².

Ce navire, qui pouvait porter 3.547 passagers et marins, n'avait de canots de sauvetage que pour 990 personnes; il était même au delà des prescriptions du Board of Trade, qui n'exigeaient de canots que pour 825 personnes.

Notre marine, en raison des obligations imposées par le décret de 1908, est certainement dans de meilleures conditions que les navires anglais et allemands, mais notre réglementation n'en comporte pas moins de graves lacunes, provenant de ce que le calcul de la contenance des canots de sauvetage est purement arbitraire et ne répond pas aux données de la pratique.

L'article 84 du décret de 1908 dispose, en effet, que l'on obtient la capacité d'une embarcation en prenant les six dixièmes du produit en mètres cubes de la longueur hors bordé par la largeur hors bordé et par le creux; il est évident que ce calcul ne s'applique pas raisonnablement à toutes les formes d'embarcations, baleinières ou canots, par exemple.

L'article 85 détermine le nombre de personnes pouvant être admises dans une embarcation, en divisant la capacité intérieure

¹ Les plastrons, gilets, brassières doivent toujours être accessibles et dégagés de tous objets pouvant en retarder l'emploi (Circulaire du 27 septembre 1913, *B. O.*, p. 1362).

² A la suite de la catastrophe du *Titanic*, les Commissions de visite et Inspecteurs de la navigation ont été invités à exercer une surveillance vigilante sur toutes les mesures relatives à la sécurité.

par 0^{m3}250 (canot type n° 1), et par 0^{m3}200 (canot type n° 2). Ainsi on obtient ce résultat illogique que le canot n° 1, ayant le plus de flottabilité, reçoit, à capacité égale, 1/5^e en moins de passagers que le canot n° 2, de moindre sécurité. Ces deux contenance sont d'ailleurs excessives et conduisent à un entassement de personnel qui rend toute navigation dangereuse et toute manœuvre impossible (Voir n° XIV ci-dessus)¹.

Un inspecteur de la navigation en faisait récemment l'expérience à bord du vapeur *Irma*, de Nantes, dont le canot de sauvetage, une sorte de youyou, devait contenir réglementairement 22 personnes; mais elles étaient tellement serrées que, dans le port même, on ne pouvait armer les avirons.

Le journal *Le Matin* du 10 avril 1912 objectait avec raison qu'une personne de corpulence moyenne représente un volume triple de celui indiqué par le règlement.

Le 22 avril 1912, le journal *Le Temps*, discutant ce même sujet, en montrait toute la complexité. Le sauvetage de tous les passagers, disait-il, est aussi problématique que l'usage des appareils de sauvetage sur un sous-marin. Rarement un navire isolé aura, en cas de péril, la possibilité d'utiliser ses canots de sauvetage. Un sinistre arrive le plus souvent par mauvais temps et grosse mer, rendant la navigation des embarcations impossible.

Est-ce une raison suffisante pour renoncer à l'avance à sauver, par beau temps, tous les passagers et marins présents à bord? Le passager qui embarque sur un navire a droit raisonnablement à toutes les garanties de sécurité possibles, et il n'y a point exagération à réclamer l'embarquement de canots ou engins ayant une capacité suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord².

Le problème technique de l'organisation du sauvetage est, sans aucun doute, difficile.

Il ne suffit pas d'avoir beaucoup d'engins, il faut pouvoir les

¹ Voir dans le même sens le journal le *Yacht* du 14 juin 1913 : « Les embarcations de sauvetage ».

² D'après *Navy Gazette* du 14 janvier 1913, le Board of Trade vient de réglementer en ce même sens; la Commission française internationale de la Sécurité a proposé, le 22 avril 1913, la même mesure. Les Etats-Unis, depuis le 1^{er} juin 1912 ont réalisé la réforme: les navires de haute mer fréquentant les ports fédéraux sont tenus de posséder assez de canots pour recevoir toutes les personnes embarquées; chaque canot doit être armé par deux marins expérimentés.

mettre à l'eau et les armer; très souvent, le bâtiment sinistré, abordé ou échoué, se mettra à la bande; les canots du bord surélevé ou du bord du vent ne pourront être amenés à l'eau. Tel fut le cas de la *Bourgogne* en 1898.

En outre, la manœuvre de mise à la mer de canots suspendus à 20 mètres au-dessus de la flottaison ne laisse pas d'être fort délicate, par mauvais temps, surtout dans l'émotion et le désordre qui accompagnent un accident.

C'est peut-être du côté des radeaux qu'il faut chercher une solution : ce sont des engins plus stables que les canots et s'échouant mieux sur une côte battue par la houle¹.

Il faut également munir tous les grands paquebots de la télégraphie sans fil, qui n'est pas exigée actuellement²; on devrait encore rechercher attentivement la meilleure disposition à donner aux cloisons étanches, sur l'efficacité desquelles plusieurs inspecteurs de la navigation émettent des doutes et dont l'insuffisance a été constatée sur le *Titanic*; il faudrait, enfin, construire les navires avec des doubles coques et cellules suffisamment développées pour assurer une bonne flottabilité, même après avaries.

Le journal *La Nature* du 1^{er} juin 1912, étudiant la même question, montre que les paquebots n'ont point dans leur équipage assez de marins de profession pour armer les embarcations de sauvetage.

Le *Titanic*, dont les 20 canots eussent exigé 120 hommes, avait à bord 75 marins, le reste des 875 personnes de l'équipage se composait de mécaniciens, cuisiniers, agents du restaurant, etc., etc., en général incapables de tenir un aviron. Nos bâtiments sont dans le même cas.

En résumé, la réglementation française du sauvetage, plus sévère que celle des Anglais et des Allemands, est encore insuffisante; il faut la compléter en rendant obligatoire la présence d'un plus grand nombre d'engins, canots ou radeaux, en prévoyant dans le tableau de l'article 79 du décret de 1908 non pas seule-

¹ Cf. *Les radeaux de sauvetage*, par M. Faucon, lieutenant de vaisseau. (*Navy Gazette* du 12 décembre 1912.)

² Les Etats-Unis, depuis le 1^{er} octobre 1912, imposent la T. S. F. à tous les navires ayant plus de 50 personnes à bord. En France, une proposition Houbé relative aux appareils de T. S. F. a été, en mars 1913, transmise à la Commission de la Marine de la Chambre.

ment des paquebots de 15.000 tonnes, mais bien de 60.000¹; il faut imposer aussi l'embarquement d'appareils de télégraphie sans fil et rendre plus sévères les règles de cloisonnement des navires. Nous reproduisons en annexe (n° LXXXI) les conclusions analogues de la Commission anglaise d'enquête sur le naufrage du *Titanic*.

Un congrès réunissant, à Londres, de novembre 1913 à janvier 1914, les délégués de dix-sept nations maritimes semble devoir poser les bases d'une réglementation internationale efficace.

D'après le *Temps* du 20 janvier 1914, ces bases seraient les suivantes : choix des routes à travers l'Océan, recherche et destruction des icebergs et épaves, amélioration de la flottabilité des navires par un compartimentage plus soigné, présence obligatoire d'appareils de radiotélégraphie sur les bâtiments prenant le large avec plus de 50 personnes, embarquement de canots pouvant recevoir 75 p. 100 au moins de l'effectif (équipage et passagers) et de radeaux pour le reste du personnel, fixation d'un nombre convenable de canotiers brevetés.

LIX. — COFFRES A MÉDICAMENTS

Le matériel médical et pharmaceutique fait l'objet des articles 104 à 111 du décret de 1908 et des articles 37 et 72 de l'instruction de 1909; l'article 104 est complété par plusieurs tableaux donnant la nomenclature des médicaments et instruments de chirurgie que doit embarquer tout navire, suivant son effectif et la durée de sa navigation, sans distinguer en quelles régions aura lieu cette navigation.

Il est prévu des boîtes de secours pour les plaisanciers naviguant près du littoral, et un ou plusieurs coffres n°s 1, 2, 3 ou 4 pour les autres navires. Une caisse de chirurgie est embarquée sur tout bâtiment pourvu d'un médecin.

Le règlement fixe encore les précautions à prendre pour loger

¹ Tonnage brut de navires récents : *Imperator*, 50.000 tonnes; *Olympic*, 4.500 tonnes; *France*, 24.450 tonnes.

² La boîte de secours comprend quelques pansements et 15 médicaments usuels : teinture d'iode, alcool camphré, éther, etc.

l'approvisionnement pharmaceutique et pour distinguer les poisons.

Des critiques vives et justifiées ont été formulées au sujet de la composition des coffres.

Dans une lettre du 26 juin 1910 au Sous-Secrétaire d'Etat, le Comité central des Armateurs (circulaire 671 du C. C. A.) faisait observer que les plus petits coffres imposés aux vapeurs sont prévus pour une navigation de deux mois, que le navire se contente de faire le va-et-vient entre deux grandes localités voisines, ou qu'il navigue au long cours; en outre, les pharmaciens de Marseille n'auraient, dit-on, pu fournir plusieurs objets de la trop longue liste imposée; à ce propos, une circulaire du 6 décembre 1910 a fait connaître que les rédacteurs du décret ont cherché à rajeunir l'outillage chirurgical embarqué et que, faute de trouver les instruments indiqués par les nomenclatures, on pouvait embarquer tout autre outil plus moderne que ceux prévus par le règlement.

Les nomenclatures arrêtées par le Conseil supérieur de Santé de la Marine sont certainement trop complexes : dans la pratique, les capitaines, munis de nombreuses drogues dont ils ignorent les propriétés, conservent sous la main les produits bien connus : teinture d'iode, acide phénique, etc., etc., et relèguent tout le reste à fond de cale. Que serait-ce si un patron illettré ou ivre était tenté de faire usage des médicaments de ses coffres?

La boîte de secours ou le coffre n° 1, de composition simple, suffiraient, en général, aux navires armés au cabotage; les long-courriers pourraient conserver les approvisionnements actuels, légèrement simplifiés.

Plusieurs circulaires ont prescrit des tolérances dans l'application du règlement qui vient d'être examiné; ces tolérances ont été renouvelées chaque année et en dernier lieu le 28 août 1913 (B. O., p. 1005).

CHAPITRE XIII

Étude des dispositions applicables au Personnel du navire

Dans le présent chapitre, nous examinerons les dispositions qui régissent les principales catégories de l'équipage (officiers du pont, officiers mécaniciens, médecins, mousses et novices, ma-

telots), au point de vue de la composition des effectifs, de la durée du travail et du repos hebdomadaire; nous exposerons ensuite quelles sont les mesures protectrices de l'alimentation des marins.

Disons ici que les prescriptions touchant la réglementation du travail sont d'ordre public (loi, article 46) et que toute clause d'engagement qui les violerait serait nulle de plein droit.

LX. — ÉTAT-MAJOR DU PONT, EFFECTIF ET DIPLOMES

L'article 21 de la loi, commenté par l'article 89 de l'instruction, détermine l'effectif des officiers :

Au long cours, le navire de plus de 200 tonnes doit embarquer au moins un officier en second diplômé; au-dessus de 700 tonnes, l'état-major comprend, au moins, un second et un lieutenant.

La loi est donc peu sévère pour les long-courriers de moins de 200 tonnes, ils n'ont à bord aucune personne capable de donner la route, si le capitaine tombe malade ou disparaît; c'est la catégorie à laquelle appartiennent les chasseurs de Terre-Neuve, qui descendent souvent jusqu'aux Antilles pour vendre les produits de la pêche.

Le décret du 8 août 1913 définit les diplômes nécessaires aux états-majors, sous réserve des dispositions transitoires applicables aux officiers brevetés sous les régimes antérieurs (décrets du 17 juillet 1908, du 29 décembre 1901 et du 18 septembre 1893).

Le Comité central des Armateurs, prenant acte (circulaire 751) des difficultés de recrutement des officiers de quart pour les voiliers au long cours, a demandé l'embarquement, à leur place, de capitaines au cabotage; cette mesure a été mise à l'étude (circulaire du 14 septembre 1911), et appliquée d'abord à titre tout à fait exceptionnel, en raison des nombreux inconvénients qu'elle présente (circulaire du 27 juillet 1912)¹; mais il semble que les difficultés éprouvées par l'armement ont pour cause principale les

¹ La mesure, étendue par circulaire du 31 mars 1913 est aujourd'hui élargie encore par le décret du 8 août 1913; les capitaines au cabotage peuvent maintenant servir au long cours comme lieutenants et dans certaines limites comme seconds.

soldes insuffisantes (110 francs par mois) offertes aux officiers des grands voiliers (lettre du 20 octobre 1911 de la Fédération des capitaines) ¹.

Au cabotage, le navire de plus de 200 tonnes, s'éloignant au delà de 400 milles de tout port français de la métropole, doit embarquer un officier en second; le navire de plus de 1.000 tonnes, s'éloignant dans les mêmes conditions, doit embarquer un second et un lieutenant.

Ici, la loi n'impose pas des officiers diplômés.

Les termes employés pour définir les caboteurs s'éloignant de plus de 400 milles de tout port français de la métropole sont les suivants : navires naviguant au cabotage international ou au grand cabotage national et accomplissant des voyages les éloignant de plus de 400 milles de tout port français de la métropole.

Or, le navire pratiquant le grand cabotage national, c'est-à-dire se rendant des côtes Nord ou Ouest de France à la Méditerranée ou inversement, s'éloigne nécessairement de plus de 400 milles de tout port français de la métropole; on compte, en effet, 400 milles de Bayonne ou de Brest au cap Finistère et de Cette à Malaga.

Le législateur ne s'en est pas rendu compte en rédigeant les articles 21 et 25.

Le mode de calcul des 400 milles donne lieu, d'ailleurs, à hésitation; la proposition de loi de M. de Kerguezec rappelle que l'on calcule parfois à tort les 400 milles à compter du point de départ.

Il aurait fallu, dans l'instruction de 1909, éclairer la définition par des indications géographiques, comme le fit la circulaire du 10 avril 1895, B. O., p. 413, stipulant que le petit cabotage a pour limites : le Texel au Nord, la Corogne au Sud, en englobant les Iles Britanniques et, pour la Méditerranée, Malaga à l'Ouest, Naples à l'Est, en englobant les Baléares, la Corse et la Sardaigne.

La loi laisse les officiers du cabotage sous le régime des articles 43 et 44 de l'ordonnance du 1^{er} janvier 1786, mais l'instruction de 1909, article 89, a cru devoir parer à l'insuffisance du texte légal en décidant que l'esprit même de la législation impose à l'autorité maritime, gardienne de la sécurité de la navigation, le devoir de s'assurer, à la revue d'armement, que les candidats aux fonctions

¹ Cf. *Le Yacht* du 31 mai 1913 : « Les officiers des voiliers long-courriers ».

de second et de lieutenant au cabotage possèdent l'aptitude physique indispensable et les connaissances nautiques usuelles : lecture des cartes, règles d'abordage, etc., etc. Ce sont de maigres garanties de savoir : aussi, lors du congrès de février 1912, les officiers de la Marine marchande ont-ils demandé qu'un brevet soit exigé des seconds et des lieutenants des navires armés au cabotage.

Pour le moment, il est question de réglementer seulement les diplômes à exiger des capitaines et officiers des navires de grandes pêches. Un décret à l'étude créerait un diplôme de capitaine de pêche, comportant deux catégories : l'une applicable au commandement des navires de Terre-Neuve et d'Islande, l'autre au commandement des bateaux se rendant en Afrique occidentale, aux Féroë ou au Dogger Bank; dans chaque catégorie, un examen spécial serait institué pour les seconds et les officiers.

Déjà, l'article 3 modifié du décret du 20 septembre 1908 impose au second des navires de grande pêche des conditions spéciales : il doit posséder soit tout diplôme exigé pour le commandement du navire, soit l'un des diplômes de capitaine au long cours, lieutenant au long cours, capitaine au cabotage, élève ou officier de la marine marchande; le second peut ainsi posséder un diplôme plus élevé que celui de son capitaine; un simple capitaine au cabotage peut, en effet, commander les navires de pêche de Terre-Neuve (loi du 21 juin 1836), et un patron pêcheur ceux d'Islande.

Une circulaire du 28 mars, complétée par celle du 25 août 1910, B. O., p. 2080, a supprimé la tolérance contraire à l'article 377 du Code de commerce, accordée le 4 mai 1897, et permettant de confier à des capitaines au cabotage le commandement des navires chasseurs de Terre-Neuve : quelques dispenses ont cependant été maintenues à titre transitoire et individuel, à des capitaines au cabotage justifiant de la propriété de plus de la moitié de leurs navires; d'autres dispenses sont prévues dans le cas d'impossibilité bien établie de trouver un capitaine au long cours pour conduire le bâtiment.

LXI. — SERVICE DES OFFICIERS DU PONT

En principe, l'état-major du pont fait le service à deux quarts à la mer et sur les rades foraines c'est-à-dire douze heures de quart

par jour (loi, article 22); c'est là un dur régime, que le décret du 20 septembre 1901 atténue (article 1^{er}), en imposant le service à trois quarts aux voiliers armés pour une destination au delà des caps (1) et aux vapeurs placés dans l'un des cas suivants :

- 1° Jauge supérieure à 3.000 tonnes;
- 2° Navire effectuant des traversées normales de plus de dix jours;
- 3° Navire accomplissant un voyage devant conduire un officier à faire plus de douze heures de travail supplémentaire par période de sept jours consécutifs.

Aucune disposition légale ou réglementaire n'oblige expressément l'armateur à embarquer un second lieutenant, quand le service est à trois quarts; certains armateurs, contrairement à l'esprit de la loi, obligent le capitaine à faire personnellement le troisième quart et lui imposent ainsi un véritable surmenage; en 1912, les officiers de la marine marchande ont, à juste titre, réclamé l'embarquement d'un officier supplémentaire pour assurer le troisième quart.

Dans le port et sur rade abritée, les officiers ne doivent, en dehors des circonstances de force majeure, qu'un service de dix heures par jour.

Le jour de l'arrivée et celui du départ, les périodes cumulées de service à la mer et au mouillage peuvent atteindre douze heures (loi, article 23, alinéa 2), sans donner lieu à rémunération supplémentaire, à condition que ce cumul ne se produise point plus de deux jours par semaine.

L'officier ne peut, en aucun cas, refuser le service, mais les heures supplémentaires commandées en dehors des cas de force majeure ou des circonstances qui mettent en jeu le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison, donnent droit à un supplément de solde qui ne peut être inférieur à un franc par heure.

Ces suppléments sont liquidés comme les salaires privilégiés comme eux (Code de commerce, article 271), soumis aux retenues

¹ D'après le *Yacht* du 31 mai 1913 la loi serait bien souvent inobservée sur les voiliers long-courriers.

² En pratique on hésite parfois sur les conditions de ce cumul : s'agit-il de deux arrivées et de deux départs par semaine ou seulement de deux mouvements; nous opinons pour cette dernière interprétation.

d'Invalides et aux retenues au profit de la Caisse de Prévoyance. La rétribution ne doit pas être donnée sous forme de gratification (circulaire du 23 mai 1911, *B. O.*, p. 1025), ni dissimulée, sous peine de poursuites.

La loi n'organisant pas un contrôle efficace des heures supplémentaires, les mesures protégeant les officiers sont très souvent inapplicables, à cause du mauvais vouloir de plusieurs armateurs¹.

La circulaire précitée du 23 mai 1911 le constate; l'une de nos grandes compagnies de navigation non subventionnée a mis à pied, nous a-t-on dit, quelques officiers qui réclamaient le paiement des heures supplémentaires.

Au congrès de 1912, l'attention des états-majors s'est portée sur ces points, et il a été demandé que l'autorité maritime invite les inspecteurs de la navigation à compulser les journaux de bord et de loch pour rechercher les heures supplémentaires de travail accomplies par les officiers.

Un véritable surmenage est trop souvent imposé aux états-majors : beaucoup d'officiers, après avoir passé leur journée dans les cales ou au pointage du matériel embarqué, prennent ensuite les quarts de nuit sans pouvoir protester, par crainte du congédiement.

La loi est muette sur la question du repos hebdomadaire des officiers; une circulaire du 9 août 1909 considère que les officiers du pont et de la machine doivent jouir respectivement du même repos que les catégories correspondantes de l'équipage; cette interprétation a donné lieu à des protestations des armateurs : il faudrait la faire confirmer par la loi.

En résumé, les dispositions qui précèdent seraient judicieuses, si leur application exacte était assurée; il faudrait, à cet effet, obliger l'armateur à embarquer un deuxième lieutenant pour faire le troisième quart, quand ce dernier est prescrit; on devrait aussi rechercher les abus relatifs au non paiement des heures supplémentaires et poursuivre les délinquants.

¹ Voir le journal *Le Yacht* du 31 mai 1913 qui confirme aussi nos observations.

LXII. — OFFICIERS MÉCANIENS, EFFECTIF ET DURÉE DE TRAVAIL

La loi, article 22, dispose que tout mécanicien chef de quart doit être breveté et que le service normal de l'officier des machines est de huit heures de quart de jour¹ dans tous les cas où l'équipage de la machine fait lui-même le service à trois quarts, c'est-à-dire :

1° Au long cours;

2° Au grand cabotage, quand le navire a plus de 1.000 tonnes;

3° (Article 2 du décret du 20 septembre 1908), quand l'organisation à deux quarts, sur un bâtiment de 200 tonnes et au-dessus, aurait pour effet d'imposer au personnel de la machine plus de dix heures de travail par jour, pendant plus de deux jours consécutifs.

Un décret (commerce), du 9 avril 1912, B. O., p. 853, a créé et défini les divers brevets d'officiers mécaniciens : brevet supérieur, brevets de 1^{re} et 2^e classes, brevet pratique pour la conduite des machines à vapeur, brevet pratique pour la conduite des autres genres de moteurs.

Le décret détermine les embarquements correspondant aux divers brevets, en tenant compte de la force de la machine et du genre de navigation.

Les navires de pêche, bateaux pilotes, remorqueurs, et les bâtiments pratiquant le petit cabotage, sans transporter de passagers, ne sont tenus qu'à l'embarquement d'un mécanicien pratique, quand la force de la machine ne dépasse pas 150 chevaux.

Le mécanicien chef de quart doit être breveté sur les bâtiments de pêche à vapeur de 500 chevaux au moins (brevet de 2^e classe) (décret du 20 septembre 1908, article 4).

Le décret du 9 avril 1912 s'applique à tous les navires pratiquant la navigation maritime et ne prévoit aucune exception en faveur des bâtiments de plaisance; cependant, la loi de 1907, à

¹ La loi a omis de limiter la durée de travail normal des officiers mécaniciens dans les circonstances où leur personnel fait le service par bordée, c'est une lacune; on paie parfois quatre heures supplémentaires à l'officier mécanicien qui, dans le service à deux quarts, assure douze heures de service par vingt-quatre heures.

laquelle se réfère le décret du 9 avril 1912, exempte les plaisanciers de toute réglementation du travail et des effectifs.

Dans le port et sur les rades abritées, le service des officiers mécaniciens est le même que celui des officiers du pont.

LXIII. — MÉDECINS

L'article 118 du décret du 20 septembre 1908 impose l'embarquement d'un médecin sur tout navire dont l'effectif (équipage et passagers réunis) atteint 100 personnes et qui fait des traversées dont la durée normale dépasse 48 heures.

Un second médecin est embarqué si l'effectif total (équipage et passagers) dépasse 1.200 personnes et si la traversée doit durer plus de sept jours.

L'article 119 du décret détermine le nombre des infirmiers. Des instructions médicales ont été rédigées pour les capitaines des navires dépourvus de médecins (15 octobre 1909, *B. O.* 1910, p. 114, et 28 février 1910, *B. O.*, p. 419).

LXIV. — PROTECTION DES NOVICES ET DES MOUSSES

A l'inverse de l'ancienne réglementation, qui tendait à embarquer le plus grand nombre possible de mousses, pour accroître le nombre des inscrits, l'article 30 de la loi détermine l'effectif des mousses et des novices (jeunes marins de 16 à 18 ans), à raison d'une unité par quinze hommes d'équipage ou fraction de quinze hommes. On doit prendre pour base du calcul l'effectif de l'équipage du pont seulement (circulaire du 17 novembre 1910, *B. O.*, p. 4062), officiers non compris (circulaire du 10 février 1911, *B. O.*, p. 329). Cette interprétation est logique, mais contraire à la lettre de la loi; elle a été critiquée à la Chambre des députés en 1911, à l'occasion du vote du budget de la Marine; aussi faudrait-il préciser la rédaction de l'article 30.

Ajoutons que l'embarquement des mousses est interdit avant 13 ans révolus ou, exceptionnellement, 12 ans, quand l'enfant possède le certificat d'études primaires.

Cette limite d'âge est élevée à 15 ans pour les mousses des navires de grande pêche, même quand le bâtiment, armé toute

l'année, navigue tantôt à la petite pêche, tantôt à la grande (Circulaire du 10 juillet 1911; circulaire 726 du C. C. A.)¹.

Dans tous les cas, aucun mousse ou novice n'embarque, sans avoir subi un examen médical, dans les conditions des circulaires des 4 juin 1909 et 13 mai 1910.

Les mousses et novices ne peuvent faire de quarts entre 8 heures du soir et 4 heures du matin, ni servir dans les chaufferies ou les soutes.

Sur les navires de grande pêche, novices et mousses peuvent travailler entre 8 heures du soir et 4 heures du matin, mais seulement à la pêche et pendant trois jours consécutifs au plus, suivis de quatre jours de repos. Sur les autres navires de pêche, la dérogation est limitée à deux nuits consécutives. Ces jeunes marins doivent alors jouir d'un repos journalier de douze heures au moins, dont huit ininterrompues.

Les mousses et novices de moins de 17 ans ne pouvaient embarquer dans les doris pour la pêche; cet âge-limite a été ramené à 16 ans (Décret du 28 juillet 1913, B. O., 781), mais les jeunes marins en cause doivent avoir subi une visite médicale spéciale (Circulaire, 6 décembre 1913).

Sur les navires de commerce de moins de 200 tonnes non soumis à la réglementation générale du travail, aucun texte n'interdit l'emploi des mousses aux quarts de nuit; tel est l'avis de la Commission supérieure de la sécurité (15 février 1911, pourvoi de l'*Alfred-Marie*); toutefois, la Commission recommande à ces petits bâtiments d'embarquer autant que possible des novices de 17 ans et non des mousses.

Les dispositions qui précèdent concordent avec les mesures édictées par la législation industrielle générale (loi du 2 novembre 1892).

Il conviendrait de ne pas les aggraver, comme le demandent plusieurs médecins des stationnaires de Terre-Neuve et d'Islande; on pourrait courir à une crise de l'apprentissage maritime; quelques plaintes se sont élevées, surtout contre l'interdiction

¹ Une dispense d'âge pourra être accordée aux enfants devant atteindre 15 ans au cours de la campagne de pêche, s'ils ont l'aptitude physique nécessaire et si un de leurs proches parents est embarqué avec eux (Circulaire du 31 décembre 1913).

d'emploi des mousses et novices aux quarts de nuit; notons, cependant, que le novice de moins de 18 ans peut faire les quarts de nuit, s'il remplit les conditions pour l'inscription définitive et possède l'aptitude physique nécessaire (article 95 de l'instruction de 1909). C'est là une importante tolérance.

LXV. — RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL DE L'ÉQUIPAGE

La loi consacre, pour le service à la mer de l'équipage du pont, l'usage courant du quart par bordée; chaque homme ne doit ainsi que 12 heures de travail normal par jour (loi, article 24). A chaque quart le personnel du pont concourt avec celui de la machine à l'enlèvement des escarbilles (loi, article 25).

Dans un port ou sur une rade abritée, hors les circonstances de force majeure, l'équipage du pont doit seulement dix heures de travail par jour, service de veille compris.

Les jours d'arrivée et de départ, le cumul des heures de service au mouillage et à la mer est admis jusqu'à concurrence de douze heures, sans rétribution supplémentaire, dans les conditions déjà mentionnées pour les officiers (n° LXI).

Pour les mécaniciens, la règle générale est le service à trois quarts; aux termes du rapport de M. le sénateur Chautemps, le service à deux quarts doit être exceptionnel dans les machines et se limiter, en principe, à la navigation au bornage et au petit cabotage.

On fait donc le service à trois quarts, au long cours, au grand cabotage, si le bâtiment a plus de 1.000 tonnes et même sur les navires de commerce de 200 à 1.000 tonnes, quand le service à deux quarts conduirait à imposer aux mécaniciens plus de dix heures de travail par jour pendant plus de deux jours consécutifs¹ (décret du 20 septembre 1908, article 2).

Chaque quart doit comprendre au moins un chauffeur par trois fourneaux, le terme chauffeur étant interprété à l'exclusion du personnel proprement dit et des soutiers.

L'article 18 du décret du 20 septembre 1908 autorise exceptionnellement l'affectation d'un chauffeur à quatre fourneaux d'une même chaufferie, quand la surface de grille est petite.

L'effectif des soutiers dépend de l'organisation du navire; c'est

une question d'espèce laissée à la décision de l'inspecteur de la navigation (circulaire du 11 mai 1909, décision du 18 août 1909 de la Commission supérieure de la sécurité).

Le personnel des machines doit participer, sans rétribution supplémentaire, à l'enlèvement des escarbilles et, dans le service à trois quarts, fournir une heure supplémentaire non rétribuée pour la « tenue en état » des machines, c'est-à-dire pour la propreté et le menu entretien; cette heure, au contraire, est rétribuée dans le service à deux quarts; elle est due aussi bien le dimanche que les autres jours; il est, par ailleurs, dit que le travail de « tenue en état des machines » ne doit pas entraîner d'échafaudages volants près des appareils en mouvement.

Au mouillage dans un port ou une rade abritée, le personnel des machines n'est astreint qu'à huit heures de service par jour.

Les soins quotidiens de propreté des postes d'équipage et des ustensiles de plat des marins ne peuvent entraîner le paiement d'heures supplémentaires (circulaire du 25 mai 1910, circulaire 671 du C. C. A.).

Le travail et la présence à bord sont deux obligations différentes (circulaires des 25 octobre 1909 et 31 janvier 1910); les heures de repas ne doivent évidemment pas compter dans les heures de travail; mais, dans la pratique, il en est parfois autrement.

L'inscrit, après avoir accompli ses heures de travail, doit encore la présence à bord, suivant les usages, et il ne peut quitter le bâtiment sans permission; toutefois, le capitaine doit éviter de réclamer abusivement la présence sur le navire, dans les ports et rades abritées, des marins inutiles; il relève, sur ce point, du contrôle de l'autorité maritime.

L'équipage doit normalement charger et décharger son navire (circulaire du 6 novembre 1909, *B. O.*, p. 1369), mais n'est pas tenu de charger ou décharger un autre bateau de la même compagnie d'armement.

En aucun cas le marin ne peut refuser le service; mais, en

¹ On doit interpréter cette disposition en ce sens que si la traversée dure deux jours consécutifs et quelques heures (54 heures, par exemple), on peut encore faire le service à deux quarts (Circulaire 611 du C. C. A.). Dans une traversée de cinquante-quatre heures, en effet, les marins, le troisième jour, font moins de dix heures de travail.

dehors des obligations ci-dessus définies, les heures supplémentaires ouvrent un droit à rétribution, sauf le cas où elles sont motivées par un événement de force majeure ou une circonstance mettant en jeu le salut du navire, des passagers ou de la cargaison.

La rétribution des heures supplémentaires est déterminée (loi, article 26) par les contrats et usages; le capitaine doit faire mention, au journal de bord, des circonstances entraînant le travail supplémentaire; la mention doit être contresignée par un représentant de l'équipage, soit du pont, soit des machines (loi, article 26).

Le mode d'enregistrement des heures supplémentaires n'a été prévu que pour les bateaux de pêche (articles 6, 8, 9 et 10 du décret du 20 septembre 1908); un tableau de service à la mer, établi par le capitaine et visé par l'inspecteur de la navigation, doit être consigné au journal de bord et affiché dans le poste d'équipage; un registre, coté et paraphé par l'administrateur de l'Inscription maritime, doit recevoir copie des mentions déjà portées au journal de bord au sujet des heures supplémentaires, indiquer les allocations en résultant et les noms des marins bénéficiaires.

Une circulaire du 4 septembre 1909 décide d'étendre à tous les navires les prescriptions qui viennent d'être énumérées.

En cas de refus des armateurs de tenir la comptabilité des heures supplémentaires, une circulaire du 24 juin 1910 ordonne d'en référer au Ministre, qui décidera des poursuites à exercer.

La rétribution des heures supplémentaires est soumise aux mêmes règles de liquidation, aux mêmes retenues et aux mêmes privilèges que le salaire principal. Le taux de rétribution doit être inscrit au contrat d'engagement. (Décret du 4 août 1910.)

Si l'on en croit le journal *Navy Gazette* du 23 novembre 1911, des inspecteurs de la navigation auraient constaté le paiement d'un nombre excessif d'heures supplémentaires; les inscrits auraient ainsi fourni 6, 8 et même 16 heures en plus du travail normal d'un jour! Ces faits ne paraissent pas établis; dans les divers quartiers de Bretagne, tout au moins, le nombre des heures supplémentaires est très modéré et dépasse rarement trois dans une même journée.

La loi, évidemment, n'a pas limité les heures supplémentaires; c'est peut-être une lacune qui pourrait être comblée de deux manières, soit par une limitation directe du nombre des heures en question (en dehors des cas de force majeure), soit par l'obligation d'assurer à tout marin un repos journalier de huit heures, par exemple, dont quatre heures (durée d'un quart), ininterrompues.

Il ne semble pas nécessaire, actuellement, de légiférer en ce sens.

(A suivre).

INVENTAIRE SOMMAIRE

DES

ARCHIVES MODERNES DE LA MARINE

Série BB⁴

(Suite ¹)

- La Cornélie*, com^t Martineng.... 6 pluv.-14 vent. XIII.
- La Didon*, com^t Brouard, puis Milius (pris par les Anglais), 4 pluv. XIII-30 octobre 1805.
- Le Formidable*, com^t Letellier..... 30 vend. XIV.
- Le Fougueux*, com^t Baudouin (échoué), états.
- Le Furef*, com^t Demay (pris), états.
- L'Hermione*, com^t Mahé..... brum. XIV-1^{er} fév. 1806.
- Le Héros*, com^t Poulain (notes sur les officiers), 25 janv. 1806.
- L'Hortense*, com^t Delamarre-Lamellerine, 29 pluv.-7 flor. XIII.
- L'Indomptable*, com^t Hubert (naufragé), états.
- L'Intrépide*, com^t Infernet (brûlé), états.
- Le Neptune*, com^t Maistrat (journal), vend.-brum. XIV.
- L'Observateur*, com^t Croizé (états).
- Le Pluton*, com^t Cosmao..... 21 frct. XIII.
- Le Redoutable*, c^t Lucas (brûlé), 15 fruct. XIII-6 janv. 1806.
- Le Rhin*, com^t Chesneau (états).
- Le Swiftsure*, com^t Villemadrin (états), 12 juin 1806.
- La Thémis*, com^t Jugan (états).

¹ *Revue Maritime* d'Octobre-Novembre-Décembre 1912 et Mars-Avril-Juin-Août-Novembre-Décembre 1913-Janvier 1914.

BB⁴ 233.

CAMPAGNES 1805. — 24.

Armée navale combinée.

Lettres à et de l'amiral espagnol Gravina, 14 niv. XIII-19 sept. 1805.

Lettres au et du Prince de la Paix, 15 avril-30 oct. 1805.

Lettres au et du v.-a. Villaret-Joyeuse, capitaine général de la Martinique, 5 niv.-19 mess. XIII.

Lettres au et du général Lauriston, commandant les troupes expéditionnaires de la Méditerranée, 20 frim.-6 prair. XIII.

Lettres au général Ernouf, capitaine général de la Guadeloupe, 26 flor.-3 prair. XIII.

Lettres du général Reille au Prince Murat, avec son journal, s. d.

Lettres au et du lieutenant de vaisseau Gautier, aide de camp du ministre, en mission à Vigo, 7 therm.-15 fruct. XIII.

Lettres des commissaires des relations extérieures d'Ailaud au Ferrol; Douget à Carthagène), 1805.

Lettres en copie: v.-a. Calder (anglais); anonyme d'un officiers français (combat de Vigo), 1805.

BB⁴ 234.

CAMPAGNES 1805. — 25.

Armée navale combinée.

Dépêches au général Beurnonville ambassadeur, à Madrid, 7 flor.-1 compl. XIII.

Dépêches du général Beurnonville, ambassadeur à Madrid, 15 pluv. XIII-6 mars 1806.

Dépêches à Leroy, commissaire général des relations extérieures à Cadix, 7 therm.-1 compl. XIII.

Dépêches de Leroy, commissaire général des relations extérieures à Cadix, 7 germ. XIII-25 frim. XIV.

BB⁴ 235.

CAMPAGNES 1805. — 26.

Armée navale combinée. Bataille de Trafalgar.

Précis des événements généraux d'après les rapports, précis des événements particuliers à chaque bâtiment;

Ordres de bataille (cartes et extraits; rapport collectif commandants des *Montblanc*, *Scipion* et *Formidable*);

États divers (troupes embarquées; équipages; officiers; lieutenants pour qui on a demandé le grade supérieur; officiers pour qui on a demandé des grades ou distinctions);

États collectifs des tués et blessés.

BB' 236.

CAMPAGNES 1805. — 27.

Armée navale combinée. Bataille de Trafalgar et bataille du cap Ortégal.

Lettres et décisions ministérielles concernant le conseil d'enquête (convocations et procédures), septembre-décembre 1809.

Lettres collectives des membres du Conseil d'enquête, 16 septembre-29 décembre 1809.

Procès du c.-a. Dumanoir le Pelley (lettres du c.-a. sur la bataille; de Letellier, commandant du *Formidable*; de Lavillesgris, commandant du *Montblanc*; de Bérenger, commandant du *Scipion*; de Rigodit, enseigne de vaisseau; jugement), 1809-1810.

Procès-verbaux du Conseil d'enquête, 14 sept.-29 déc. 1809.

Rapport à l'Empereur et résultats de l'enquête, 1809-1810.

États des officiers en ce moment en France, septembre 1809.

Procès-verbaux du conseil de guerre jugeant le c.-a. Dumanoir le Pelley; rapports; minutes de décrets; pièces annexes, 1810.

Extraits de journaux, 1805-1810.

BB' 237.

CAMPAGNES 1805. — 28.

Armée navale combinée. Bataille de Trafalgar et bataille du cap Ortégal.

Pièces remises au Conseil d'enquête :

Lettres du v.-a. Villeneuve et du c.-a. Dumanoir le Pel-

ley; des commandants des bâtiments Magendie (*Bucen-taure*), Maisträl (*Neptune*), Letellier (*Formidable*), Villema-drin (*Swiftsure*), Infernet (*Intrépide*), Béranger (*Scipion*), Epron (*Argonaute*), Deniéport (*Achille*), Courrège (*Aigle*), Poulain (*Héros*), Baudoïun (*Fougueux*), Letourneur (*Algé-siras*); Prigny, adjudant commandant de l'escadre; jour-naux et rapports divers; états; relations; extraits de jour-naux, 1805-1810.

BB⁴ 238.

CAMPAGNES 1805. — 29.

1^o Martinique. — Division du c.-a. Baudin :

La Topaze, comm^t Baudin, 29 niv. XIII-27 frim. XIV.

Le Département des Landes, com^t Desmontis, 18 pluv. XIII-15 brum. XIV.

Le Faune, com^t Brunet (pris par les Anglais), 18 vent.-15 therm. XIII.

Le Lynx, com^t Farjenel..... 18 messidor XIII.

La Naïade, com^t Hamon (pris par les Anglais), 27 mars 1806.

La Torche, com^t Dehen (pris par les Anglais), août-sep-tembre 1805.

La Ville de Milan, com^t Guillet (pris par les Anglais), 19 germ. XII-20 juin 1805.

2^o Côtes occidentales d'Afrique, Brésil, Antilles.

— Division du c.-a. Lhermitte ;

Le Régulus, com^t Lhermitte (j^h), 30 mess. XIII-janvier 1806.

La Cybèle, com^t Senez..... 30 niv.-20 vent. XIII.

Le Diligent, com^t Thévenard..... 11 brum. XIV.

Le Président, com^t Labrosse.... 21 flor.-26 vent. XIII.

BB⁴ 239.

CAMPAGNES 1805. — 30.

Mers de l'Inde. — Division du c.-a. Linois :

Le Marengo, monté par le c.-a. Linois (sa correspon-dance jointe avec celle de Decaen à Linois, et du com^t Mo-tard, de *la Sémillante*, en mission aux Philippines, à Linois), 29 pluv.-8 vent. XIII.

L'Atalante, com^t Gaudin-Beauchêne (naufagé), 20 juillet 1806.

La Canonnière, com^t Bourayne (j¹), 15 niv. XIII-16 brum. XIV.

La Psyché, com^t Bergeret (prise par les Anglais), 6 frimaire-17 flor. XII.

La Sémillante, com^t Motard (journal), 10 vent. XIII-15 nov. 1805.

Le Diligent, com^t Ruault..... 29 germ. XIII.

Une lettre du Grand Pensionnaire de Hollande, Schimmelpennink, sur les affaires de l'Inde, 13 septembre 1805.

BB^t 240.

CAMPAGNES 1805. — 31.

Bâtiments isolés : Missions particulières :

L'Abeille, com^t Eydoux (Toulon, convois), 1^{er} pluv. 5 flor. XIII.

L'Alerte (corsaire), com^t Colbert (Dunkerque), 10 vent. XIII.

L'Algésiras, com^t Willaumez (Lorient), 12 niv.-15 pluv. XIII.

La Belle Rose, com^t Claveli (Sardaigne, prise par les Anglais), 3 vend. XIV.

Le Borée, com^t Senez (Toulon), 23 therm. XIII-8 brum. XIV.

L'Elisa, com^t Villon (Livourne, pris par les Anglais), 20 pluv. XIII.

La Fortune, com^t Riouffe (Toulon, naufragé), 1-18 pluv. XIII.

Le Georges, com^t Drinot (flottille)..... 1^{er} vent. XIII.

L'Infatigable, com^t Girardias (Rochefort), 29 brum. XIV.

La Malicieuse, com^t Malingre (Rochefort), 12 germ.-17 flor. XIII.

La Minerve, com^t Legras (Toulon).... 10 therm. XIII.

La Milanaise, com^t Billard (Dunkerque).. 5 niv. XIV.

Le Mohawk, com^t Ganteaume (Toulon, convois), 4 flor. XIII.

Le Néarque, com^t Jourdain (Lorient), 16 fruct. XIII-4 niv. XIV.

- La Nécessité*, com^t Marchant (Brest).... 12 vend. XIV.
Le Ninus, com^t Lenétrel (Saint-Servan), 25 vent. XIII.
Le Pandour, com^t Hulot, puis Bourdé-Villeaubert (Rochefort), 3 pluv.-26 therm. XIII.
La Piémontaise, com^t Epron (Saint-Malo), 20 pluv. XIII-12 frim. XIV.
Le Prosper (corsaire), c^t Hénin (Boulogne), 16-17 pluv. XIII.
Le Rapace, com^t Guiné (Rochefort)..... 7 frim. XIV.
La Reprise, com^t Durbec (Toulon, convois), 20 frim. XIV.
Le Sylphe, com^t Langlois (croisière des Iles britanniques), 29 niv.-15 prair. XIII.
La Tactique, com^t Rosamel (Toulon). 21 germ. XIII.
Le Wimereux (corsaire), c^t Pollez (Boulogne), 22 pluv. XIII.

BB⁴ 240 bis.

Registre des instructions nautiques pour 1805-1807 (table à la fin).

BB⁴ 241.

CAMPAGNE 1806. — I.

1^o Flottille impériale :

- Rapports à l'Empereur et au Ministre, 16-26 avril 1806.
 Lettres du c.-a. Lacrosse, commandant en chef, 15 avril-19 juillet 1806.
 Circulaires ministérielles; dépêches au préfet maritime de Boulogne, 11 janvier-27 novembre 1806.
 Lettres de Le Bozec, chef des mouvements à Concarneau, de Fougereau, command^t la division de Granville, 21 mai-22 décembre 1806.
 État d'achats de bâtiments..... 20 nov. 1806.

2^o Division de la Mer du Nord :

- La Caroline*, com^t Billard (journal)..... juillet 1806.
La Milanaise, com^t Billard..... 6 fév.-31 déc. 1806.
Le Surveillant, com^t Toulorge..... 24 mai 1806.

3^o Officiers divers :

Bergeret, Jacob, Castagnier, Delarue de la Gréardière, capitaines de vaisseau; Deheu, lieutenant de vaisseau; Guégen, commandant les péniches *l'Épave* et la *Prise* (Brest); Fougeray, enseigne de vaisseau; Castet, aide de camp du général Ferrand, 1806.

BB^a 242.

CAMPAGNES 1806. — 2.

Escadre de Brest. — Commandant Dordelin, c.-a.

États de situation;

Correspondance du c.-a Dordelin (sur *l'Invisible*, puis le *Républicain*), 6 janvier-28 décembre 1806.

L'Océan, com^t Rolland..... 2 sept.-5 oct. 1806.

Le Ninus, com^t Lenétrel..... 11 avril 1806.

La Topaze, com^t Baudin, puis Lucas, 8 janv.-14 nov. 1806.

BB^a 243.

CAMPAGNES 1806. — 3.

Escadre de l'Île d'Aix. — Com^t Allemand, c.-a.

Rapports ministériels à l'Empereur, 14 mai-24 juin 1806.

Correspondance du c.-a. Allemand, 5 janv.-28 juin 1806.

BB^a 244.

CAMPAGNES 1806. — 4.

Escadre de l'Île d'Aix. — Com^t Allemand, c.-a.

Correspondance du c.-a. Allemand, 1^{er} juill.-28 déc. 1806.

L'Ajax, com^t Petit..... 21 mai 1806.

Le Département des Landes, c^t Desmontis, 17 janv. 1806.

La Gloire, c^t Soleil (pris par les Anglais), 25 sept. 1806-6 janvier 1808.

Le Griffon, com^t Gautier..... 17 mars-4 nov. 1806.

Le Lynx, com^t Farjenel..... 15 décembre 1806.

La Minerve, com^t Collet.... 10 oct. 1806-21 juin 1811.

Le Palinure, com^t Jance..... 30 août 1806.

Le Sylphe, c^t Langlois.. 15 avril 1806-13 janv. 1809.

La Thélis..... 22 nov. 1806.

BB⁴ 245.

CAMPAGNES 1806. — 5.

Escadre de l'Ile d'Aix. — Com^t Allemand, c.-a.

Liquidation des indemnités accordées aux propriétaires des navires neutres coulés par cette escadre en 1805-1806.

Rapports à l'Empereur; lettres au et du président de la section de la marine du Conseil d'Etat, 4 janvier 1806-13 juin 1825.

Lettres à et d'Allemand, c.-a... 25 janv.-14 mars 1807.

Lettres à et des membres de la Commission de liquidation, 3 janv. 1806-12 fév. 1807.

Lettres à et des commissaires généraux des relations extérieures, 1806-1807.

Lettres de particuliers, 1806-1807.

États des règlements.

Documents émanés de la Commission de liquidation, 1816-1817.

BB⁴ 246.

CAMPAGNES 1806. — 6.

1^o Division Cosmao (Toulon).

L'Annibal, com^t Cosmao..... 23 sept.-16 déc. 1806.

La Victorieuse, com^t Clément-Baron, 7 fév.-17 avril 1806.

2^o Gênes :

Le Génois, com^t Lhermitte..... 7 janv.-29 nov. 1806.

L'Endymion, com^t Ferrin..... 5 mars-5 sept. 1806.

3^o Alger :

Lettres diverses sur la Régence d'Alger, 3-21 oct. 1806.

4^o Tunis :

Lettres du consul Devoize..... 12 janv. 1806.

5^o Corfou :

Rapport de Vigouroux, commissaire général des relations commerciales, 4 mars 1806.

6^o Naples :

Lettres du ministre à Jacob, commandant de la marine;
Le Blanc, commissaire des relations commerciales; au
ministre de la police à Naples, 10 févr.-29 déc. 1806.

7^e Division Chaunay-Duclos (Adriatique) :

La Bergère, com^t Chaunay-Duclos (pris par les Anglais),
14 brum. XIV-27 avril 1806.

L'Abeille, com^t Eydoux (pris par les Anglais) (journal),
avril 1806-avril 1807.

8^e Guyane :

L'Observateur, com^t Croizé (j^l), mars 1806-16 déc. 1807.

L'Argus, comm^t Taillard (journal), février-avril 1806.

BB^t 247.

CAMPAGNES 1806. — 7.

Escadre de Cadix. — Commandant de Rosily, c.-a.

Rapports à l'Empereur; lettres d'Izquierdo, cons. d'État
d'Espagne, et du Prince de la Paix, 21 mai-7 déc. 1806.

Correspondance du c.-a. de Rosily, 7 janv.-30 déc. 1806.

BB^t 248.

CAMPAGNES 1806. — 8.

1^o Division Lamare-Lamellerie (Mer des Antilles)

Correspondance de Lamare-Lamellerie, 21 janv.-13 oct.
1806.

Correspondance de Beaudin, son successeur (sur l'*Hortense*), 20 oct.-20 déc. 1806.

Rapport de Grand, sous-commissaire de marine à Port-
Louis, 31 mai 1806.

L'Hermione, com^t Mahé..... 26 mai 1806.

Le Rhin, com^t Chesneau..... 28 juill.-2 août 1806.

2^o Division Lhermitte (côtes d'Afrique, Brésil, Antilles) :

Le Régulus, com^t Lhermitte (journal), 10 niv. XIV-oct.
1806.

Le Président, com^t Gallier (pris par les Anglais), 27 sept.
1806.

La Cybèle, com^t Saizieu..... 22 oct.-30 déc. 1806.

Le Diligent, com^t Thévenard (pris par les Anglais), 2 fév.
1806-7 nov. 1814.

Le Surveillant, com^t Denis-Lagarde, 1^{er} janv.-19 déc.

La Syrène, com^t Chabert, Leduc, Duperré, 1^{er} niv. XIV-31 déc. 1806.

3^e Division Leduc (Açores, Islande, Groenland) :

La Guerrière, com^t Hubert (pris par les Anglais), journ., 2 niv. XIV-30 nov. 1811.

La Revanche, com^t Lambert..... 3 janv.-9 déc. 1806.

BB⁴ 249.

CAMPAGNES 1806. — 9.

Escadre du c.-a. Villamez (Antilles et Amérique) :

Précis de la campagne; rapports à l'Empereur, 10 sept.-31 déc. 1806.

Correspondance du c.-a. Willamez (sur le *Foudroyant*). 29 janv.-26 nov. 1806.

États divers.

Lettres du prince de Masserano, ambassadeur d'Espagne; V. Hugues, commandant de la Guyane; v.-a. Villaret, gouverneur de la Martinique; Beaujour, consul général aux États-Unis, 26 avril-25 sept. 1806.

Registre des ordres de l'escadre, 1^{er} frim. XIV-26 mars 1807.

Le Cassard, com^t Faure..... 4 oct.-1^{er} nov. 1806.

L'Impétueux, comm^t Leveyer-Belair (brûlé), 22 sept.-5 déc. 1806.

Le Patriote, com^t Krohm..... 23 sept.-3 oct. 1806.

La Furieuse, com^t Vattier..... 25 juin-27 déc. 1806.

La Valeureuse, com^t Kergariou (vendue aux États-Unis), 31 août-25 septembre 1806.

Le Volontaire, com^t Bretel (pris par les Anglais), 4 mars-16 juillet 1806.

(A suivre).

REVUE DES MARINES ÉTRANGÈRES

CHRONIQUE MENSUELLE

ANGLETERRE

POLITIQUE NAVALE

La réunion du Parlement et la lutte des partis. — La lutte entre les partisans d'une diminution des dépenses navales et ceux qui croient à la nécessité de sacrifices plus considérables encore que les précédents, dont la chronique du mois précédent avait signalé le début, a continué ce mois-ci par une série de réunions publiques et d'articles de journaux où les deux côtés de la question ont été successivement mis en pleine lumière, mais où l'on a préféré insister sur des arguments déjà connus et dont l'effet est éprouvé plutôt que d'en chercher de nouveaux ou même de modifier les anciens. Sur ces entrefaites, le Parlement s'est réuni et c'est devant lui que va se poursuivre la lutte engagée. Bien que le projet de loi du *Home Rule* soit au premier plan des préoccupations politiques, le budget naval qui va être présenté à la Chambre des Communes n'en occupe pas moins une place importante et donnera certainement lieu à des discussions passionnées. Le cabinet dans lequel on annonçait, il y a quelque temps, des divergences qui allaient jusqu'à l'offre de démission de certains membres, semble maintenant s'être mis d'accord. On croit généralement que le budget sera sensiblement plus élevé que celui de l'année précédente, et il serait difficile qu'il en fût

autrement, mais que le programme de construction ne tiendra pas compte du retard indéfini apporté à la construction des trois cuirassés qui devaient être payés par le Canada et qu'il ne comportera que la mise en chantier des quatre cuirassés déjà annoncés dans les discours précédents de Mr. Churchill.

PERSONNEL

Dispositions pour le recrutement des officiers mécaniciens. — Devant le besoin de plus en plus pressant d'officiers de vaisseau, l'Amirauté a pris, il y a quelque temps, des dispositions pour recruter directement de futurs officiers sans qu'ils fussent obligés de passer par les collèges d'Osborne et de Dartmouth, qui ne peuvent plus suffire aux besoins nouveaux; elle vient de prendre des dispositions analogues pour le recrutement des officiers-mécaniciens au moyen du personnel mécanicien de la flotte. D'après ces dispositions, tout mécanicien embarqué qui, d'après l'avis du commandant et de l'officier mécanicien chargé de la machine du bord, promet d'avoir l'aptitude d'un officier, sera placé sur la liste des candidats au grade d' « acting-mate », pourvu qu'il ait quatre ans de service comme « engine-room artificer » (ouvrier mécanicien) de 4^e classe et qu'il n'ait pas dépassé 32 ans, cette limite devant être réduite à 30 ans dans trois ans d'ici.

Une commission d'escadre désigne les candidats appelés à passer l'examen, et ceux qui l'ont subi avec succès reçoivent le grade d' « acting-mate (E) », qui comporte une solde de 10 francs par jour, avec 2 fr. 50 de frais de table, et une mise d'équipement de 625 francs. Les nouveaux promus suivent tout d'abord un cours d'instruction de six mois au Royal Naval College de Greenwich, puis un cours de même durée au Royal Naval Engineering College de Devonport.

Les « acting-mates » qui ont subi avec succès les examens de sortie de ces deux écoles sont embarqués comme « mates » sur les bâtiments de la flotte et reçoivent une nouvelle mise d'équipement de 1.250 francs. Ils peuvent être nommés engineer-lieutenant (mécanicien principal de 2^e classe) après une période de service d'au moins deux ans comme « acting-mate » et « mate », et ils reçoivent à ce moment une nouvelle prime d'équipement de 1.250 francs.

Les candidats qui ne réussissent pas à passer un de ces examens peuvent se présenter une seconde fois. S'ils échouent de nouveau, ils peuvent être nommés « artificer-engineer » s'ils n'avaient pas déjà ce grade.

MATÉRIEL

Sous-marins. — Les deux sous-marins AE_1 et AE_2 , construits par le chantier Vickers pour la marine australienne, sont à peu près terminés et doivent partir prochainement pour l'Australie. Ils feront route jusqu'à Gibraltar par leurs propres moyens et seront ensuite remorqués alternativement. Ils seront convoyés dans toute leur traversée et trouveront à Singapour des navires de la flotte australienne qui les escorteront jusqu'à Sydney.

Ces navires appartiennent à la classe *E*, mais ils ont des formes particulières à l'avant pour les mettre davantage à l'abri de la mer. Ils ont 53 mètres de longueur, 6 m. 80 de largeur, 800 tonnes de déplacement en surface. Ils sont propulsés par deux moteurs à pétrole Vickers de 800 chevaux chacun, et doivent avoir une vitesse de 15 nœuds en surface.

FORCES NAVALES

La perte du sous-marin A_7 . — Ce sous-marin a disparu le 16 janvier au large de Plymouth, dans un exercice de lancement de torpilles. La flottille de sous-marins dont il faisait partie avait quitté Devonport vers 8 heures du matin; le A_7 et le *Pigmy*, petit navire qui convoyait la flottille, se séparèrent du reste de la flottille et le A_7 plongea. Comme il ne reparaisait pas au bout d'un certain temps, le *Pigmy* essaya, mais vainement, de communiquer avec lui. N'ayant pu y parvenir, il se hâta d'aller chercher du secours à Devonport, après avoir marqué par une bouée l'endroit où des bulles de gaz s'étaient dégagées, marquant l'endroit où avait coulé le sous-marin. Quand les secours arrivèrent, la bouée s'était déplacée et il avait fallu plusieurs jours de dragage sur le fond pour retrouver le sous-marin. Enfin, le 21, on le retrouva par 42 mètres de fond, l'arrière enfoncé dans la vase de 6 à 7 mètres, l'avant faisant avec l'horizontale un angle de 30 à 40 degrés. On a vainement jusqu'ici essayé d'arracher le

sous-marin à son lit de vase; les tentatives de traction au moyen du cuirassé *Exmouth* n'ont réussi qu'à avarier une tôle avant du sous-marin. Le mauvais temps a contrarié les opérations et a obligé de les suspendre.

Le sous-marin *A₇* était monté par deux officiers et neuf hommes.

Ce navire appartient à une classe ancienne et fut lancé en 1904; il avait un déplacement de 200 tonnes et une vitesse de 12 nœuds en surface et 7 en plongée. Cette classe a subi déjà plusieurs accidents très graves; il suffit de rappeler la perte du *A₈*, coulé en 1905 par suite d'abordage et dont tout l'équipage a péri, et le *A₅*, victime d'une explosion de gazoline qui tua six hommes et en blessa huit.

ALLEMAGNE

POLITIQUE NAVALE

Les déclarations du ministre de la Marine à la Commission du budget. — Le ministre de la Marine, amiral von Tirpitz, a déclaré à la Commission du budget du Reichstag, à l'occasion de l'étude du budget de la marine, qu'il considérait comme acceptable le rapport de 16 à 10 mis en avant par le premier Lord de l'Amirauté anglaise pour la force respective des flottes anglaise et allemande. Mais il a ajouté qu'on ne saurait songer à suspendre un an les constructions navales comme l'avait proposé ce dernier.

L'amiral von Tirpitz a cherché ensuite à démontrer que l'accroissement du budget naval allemand avait été très inférieur à celui des budgets navals de l'Angleterre, de la France et de la Russie. Il s'est appuyé pour cela sur les chiffres des cinq derniers budgets; une comparaison sur un plus grand nombre d'années aurait fourni des résultats tout différents.

Tous les députés qui ont pris ensuite la parole, à l'exception des socialistes, ont reconnu que l'idée du « naval holiday » de Mr. Churchill était impraticable et, de plus, dangereuse pour l'Allemagne.

On a fait remarquer en Angleterre, à propos de la proportion

de 16 à 10 acceptée par l'amiral von Tirpitz, que cette proportion ne s'appliquait, dans les déclarations de Mr. Churchill, qu'aux cuirassés et qu'en outre elle était soumise à plusieurs restrictions, par exemple qu'elle n'était valable que par suite de la supériorité actuelle de l'Angleterre en cuirassés pré-dreadnoughts, appelés à disparaître dans un avenir prochain, et qu'elle supposait que l'Italie et l'Autriche-Hongrie ne développeraient pas leurs armements.

Dans une réunion ultérieure de la Commission du budget, l'amiral von Tirpitz a donné quelques détails intéressants sur l'industrie navale allemande. Il a déclaré que les tentatives pour constituer un cartel des chantiers de l'industrie avaient échoué, et qu'il en aurait déploré la formation. Il a reconnu d'ailleurs que les prix des croiseurs avaient augmenté, sans que cela pût être attribué à un cartel. Les arsenaux de l'Etat travaillent un peu plus cher que les ateliers de l'industrie, mais ils sont mieux installés pour les réparations. Un député national-libéral s'est plaint que la Compagnie Krupp, réalisant des gains considérables sur les plaques de cuirasse, pût ainsi, avec le chantier Germania, offrir des prix de construction inférieurs à ceux des autres chantiers allemands. Un député socialiste a critiqué l'accord des usines de moteurs Diesel et la vente de moteurs du dernier modèle faite à la France par l'usine d'Augsbourg.

Le ministre a donné enfin quelques détails rétrospectifs sur les deux plus graves accidents de torpilleurs survenus dernièrement et sur la perte des deux dirigeables L_1 et L_2 .

Au sujet du torpilleur S_{178} , coulé le 4 mars par le croiseur-cuirassé *Yorck*, le ministre a déclaré que l'on donnerait peut-être de nouvelles instructions pour les changements de routes en cas de danger d'abordage. Pour le second accident survenu dans une tentative pour couper la ligne, il aurait été causé par l'obscurité extraordinaire de la nuit; le torpilleur n'aurait pas aperçu la silhouette du navire qui suivait celui qu'il avait attaqué, au moment où il stoppait pour repêcher sa torpille. Quelques membres de la Commission ayant exprimé l'idée que ces accidents se renouvelleraient facilement si on ne renonçait pas, dans les circonstances défavorables, à la dangereuse « Durehbruchmanöver », qui consiste à traverser la ligne après le lancement de la

torpille pour lancer de l'autre bord, ou si on ne renonçait pas au repêchage de la torpille, le ministre a déclaré que c'était tout à fait impossible.

Sur les accidents des dirigeables L_1 et L_2 , le ministre n'a rien dit qui ne fût déjà connu. Pour le L_1 , aucune condition anormale de temps n'avait été signalée; le commandant n'était lié par aucun ordre impératif et devait agir d'après ses propres inspirations; le dirigeable n'était nullement surchargé, et il y avait à bord une provision suffisante de lest et de benzine. Une rafale verticale précipita comme une flèche une colonne d'air froid de 500 mètres de longueur dans la masse d'air chaud; le navire fut rejeté en haut et perdit toute liberté de manœuvre : après une lutte de vingt minutes il fut précipité dans les flots. Il faut donner aux dirigeables une plus grande dimension; le volume du L_1 , qui était de 23.000 mètres cubes, n'était pas suffisant; celui du L_2 était de 27.000, et on projette maintenant un dirigeable de 32.000. L'administration de la Marine est aussi en négociations avec le chantier Schütte-Lanz.

Pour le dirigeable L_2 , le ministre attribue l'accident à ce qu'il se serait formé derrière la nacelle un espace d'air raréfié, qui aurait amené une aspiration de gaz, et celui-ci aurait été enflammé par une étincelle et aurait causé l'explosion du ballon. Pour éviter ce danger, on placera en haut les ouvertures d'échappement des gaz et on éloignera autant que possible la nacelle du ballon.

MATÉRIEL

Entrée en service du Rostock et du Karlsruhe. — Le petit croiseur *Rostock* a terminé ses essais le 17 janvier et a été reçu par la Marine. Il a armé le 5 février pour faire partie des navires d'éclairage de la flotte de haute mer. Le petit croiseur *Karlsruhe* a également terminé les siens; il doit remplacer le *Bremen* dans la station d'Amérique. On dit qu'il a donné une vitesse de 29 nœuds. D'après le *Naval and Military Record*, ces navires sont semblables au type *Breslau*, mais un peu plus grands. Ils auraient aussi une meilleure protection, la ceinture étant plus large et peut-être un peu plus épaisse que les 100 ^m/_m du *Breslau*. La protection de ce dernier est encore assurée par un pont en pente

de 50 ^m/_m et de larges soutes à charbon, ce qui assurerait la protection du navire contre les obus de 150 ^m/_m et même, aux grandes distances, contre les obus de plus gros calibre.

ÉTATS-UNIS

POLITIQUE NAVALE

Déclarations du secrétaire à la Commission de la marine. — La Commission de la marine de la Chambre des députés étudie en ce moment le budget de la marine et, suivant l'usage, le secrétaire de la marine et les chefs de services viennent tour à tour déposer devant elle. Dans sa déposition faite le 29 janvier, le secrétaire a déclaré que son programme de mise en chantier, cette année, de 2 cuirassés, 8 destroyers et 3 sous-marins, était le programme minimum que l'on pût proposer avec sécurité, étant donné ceux des autres pays. Le secrétaire ne ferait d'ailleurs aucune objection si le Parlement votait la mise en chantier de quatre cuirassés. Il a reconnu que le parti démocrate avait commis une faute en n'autorisant l'année dernière qu'un seul cuirassé.

Le secrétaire a recommandé la création d'une usine d'Etat pour la fabrication des plaques de cuirasse et l'agrandissement des poudreries et de l'usine de canons de l'Etat. Il a ajouté qu'un « gentlemen's agreement » (accord de ces messieurs) à travers le monde faisait qu'il était impossible de se procurer du matériel de guerre à des prix raisonnables.

PERSONNEL

Mutations dans le haut commandement. — Le contre-amiral Thomas Howard, qui devait prendre le commandement de l'Asiatic Fleet, a été nommé au commandement de la Pacific Fleet, le commandant de cette dernière, contre-amiral Walter Cowles, prenant le commandement de l'Asiatic Fleet, en remplacement du contre-amiral Nicholson.

La cause de cette permutation doit être cherchée dans l'incident du dîner Carabao, que présidait l'amiral Howard, et qui fut agrémente, suivant une coutume américaine, de travestisse-

ments et de chansons où l'on ne ménagea pas les indigènes des îles Philippines. Le Président des Etats-Unis, pour apaiser les susceptibilités de ces derniers, réprimanda les officiers de l'armée et de la marine qui figuraient dans le comité du banquet, et l'amiral Howard, qui devait commander l'Asiatic Fleet, a été envoyé loin des susceptibles Philippins.

Instruction générale des équipages. — Nous avons annoncé dans une chronique précédente l'intention du secrétaire de la Marine de créer un vaste système d'instruction générale des équipages. Le département de la Marine a donné un corps à cette idée par un ordre général émis le 16 décembre 1913 et qui a dû être mis en application le 1^{er} janvier 1914.

L'ordre distingue deux genres d'instruction : une instruction générale dite académique, c'est-à-dire scolaire, et une instruction technique ou professionnelle qui rendra le marin apte à l'avancement ou le préparera à l'exercice d'une profession après son congédiement.

Ces deux genres d'instruction sont donnés sous la direction générale du commandant du navire, l'officier en second en ayant la charge immédiate.

Les officiers de compagnie examineront avec soin les hommes placés sous leurs ordres et noteront les déficiences de leur instruction et les branches du service pour lesquelles ils sont particulièrement doués, ainsi que leurs préférences personnelles.

L'école aura lieu de 1 h. 15 à 2 h. 30 et ne devra être interrompue par aucun travail, sauf en cas de nécessité. Toutefois, les commandants sont autorisés à modifier ces heures d'après les conditions climatériques.

L'instruction générale ou académique sera obligatoire pour tous ceux qui n'ont pas reçu une bonne instruction élémentaire. Les sujets traités seront : la lecture, l'écriture, l'arithmétique, l'orthographe, la géographie et l'histoire. Le département fournira un certain nombre de livres scolaires. Ce genre d'instruction durera trois quarts d'heure chaque jour.

On accordera toutes les facilités possibles aux « warrant officers » (maîtres et premiers-maîtres) qui désirent arriver au grade d'officier. Les « petty officers » (gradés) qui aspirent au grade

de « warrant officer » formeront une classe spéciale à laquelle sera attaché un instructeur.

Pour l'instruction technique, les sujets à traiter sont répartis entre les cinq catégories suivantes : 1° ceux que tout homme à bord doit connaître; 2° ceux que doit connaître l'« ordinary seaman »; 3° ceux que doit connaître le marin d'un grade plus élevé (chefs de pièce, maîtres d'armes, patrons d'embarcations, quartiers-maîtres, etc.); 4° ceux que doivent connaître les « chief petty officers » (seconds maîtres); 5° ceux que doivent connaître les gradés supérieurs.

L'ordre précise la répartition des matières entre ces diverses catégories. Les sujets que tout homme à bord doit connaître comprennent : les droits et devoirs des marins, la discipline, les récompenses, l'entrée au service, le congédiement, la solde et accessoires, l'étiquette, les relations de la marine avec le gouvernement, l'exercice des embarcations, les caractéristiques générales des navires, le service dans le port et en rade, le but des exercices, l'uniforme et l'habillement, la propreté et l'hygiène, les sports, etc.

Pour l'« ordinary seaman », les sujets d'étude comprennent la connaissance élémentaire des embarcations, le matelotage, la veille, le gréement, le gouvernail, l'électricité, l'infanterie, le canon, les petites armes, etc.

Pour les classes supérieures, l'instruction comprend d'une façon générale l'approfondissement de l'instruction donnée aux classes inférieures et des notions sur le service particulier des gradés des différentes spécialités.

Les promotions dépendront à l'avenir de l'instruction aussi bien que de l'aptitude professionnelle. Aucun marin n'avancera avant d'avoir passé devant une commission chargée de déterminer son aptitude et qui l'interrogera sur les sujets spécifiés. Une moyenne minimum de points de 2,5 sur chaque sujet et une moyenne générale de 3 seront nécessaires pour avancer.

L'ordre renferme des dispositions spéciales pour les chefs de tourelles. Les commandants choisissent des hommes intelligents et ayant de l'aptitude pour la mécanique et leur font suivre un cours d'instruction de trois mois, après lequel les hommes « désirables » sont examinés par une commission d'escadre compo-

sée d'au moins trois officiers et, de préférence, d'officiers de tourelles. Il doit y avoir au moins deux candidats pour chaque place. Ceux qui sont choisis sont nommés « acting » (faisant fonction), chefs de tourelles de 1^{re} classe.

Les navires enverront, par l'intermédiaire des commandants en chef, des rapports trimestriels sur les progrès de l'instruction et les modifications à y apporter.

Chaque homme aura une feuille spéciale pour l'enregistrement de son instruction, et, au moment de son congédiement, recevra un certificat, signé par le commandant de son navire, relatant son degré d'instruction générale et professionnelle.

Le département de la Marine se propose de publier des livres scolaires et des manuels et de reviser les anciens. Pour cela, il collaborera avec la Naval Academy (école navale) et le Naval Institute (1). Toutes les facilités seront accordées aux hommes qui veulent se procurer les livres à leurs frais.

Le plan d'instruction du secrétaire de la Marine ne reçoit pas dans les cercles maritimes une approbation unanime. On rend hommage à ses idées généreuses, on doute qu'elles soient pratiques, l'instruction proprement militaire du marin exigeant trop de temps et trop de soins pour être doublée avec fruit d'une instruction générale et professionnelle. Le capitaine de vaisseau Fechteler s'est fait l'écho de ces préoccupations dans sa déposition devant la Commission de la marine de la Chambre, à propos du projet de loi sur le personnel. Interrogé par un député, il a déclaré qu'on ne pouvait pas faire d'un cuirassé un navire-école, et que si on voulait en faire un navire efficace, il fallait y consacrer tout son temps et toute son énergie.

Ration des marins. — Voici d'après une déclaration du « paymaster general » devant la Commission de la Chambre, quelle serait la valeur nutritive de la ration du marin dans les différentes marines :

	CALORIES		PROPORTION NUTRITIVE	
	Marins	Mécaniciens	Marins	Mécaniciens
Etats-Unis	5.180	5.174	8,7	6,3
Angleterre	3.891	4.938	7,2	6,6
France	3.078	3.407	3,7	3,9
Japon	3.430	»	6,1	»

¹ Association d'officiers qui publie l'excellente revue trimestrielle *Proceedings of the U. S. Naval Institute*.

MATÉRIEL

Constructions neuves. — Pourcentages d'achèvement le 1^{er} janvier 1914 :

Cuirassés : *Texas* 98,1; *New-York* 95,2; *Oklahoma* 56,3; *Nevada* 52,6; *Pennsylvania* 14,4; n° 39 3,2.

Destroyers : *Benham* 98; *Aylwin* 97,4; *Parker* 95,2; *Balch* 92,6; *Downes* 91,5.

Mac Dougal 59; *O'Brien* 36,8; *Nicholson* 36,7; *Ericsson* 35,1; *Winslow* 33,2; *Cushing* 27,9.

N° 57 3,2; n° 58 1,3; n° 59 1,1; n° 60 2,2; n° 62 1.

Tender de destroyers : *Melville* 23.

Sous-marins : H_1 et H_2 terminés; H_3 99,9; K_1 et K_2 99,2; C_4 96,4; K_3 90,2; K_4 88,7; G_2 87,7; K_5 87,5; K_6 85,7; K_7 82,1; K_8 80,9; G_3 80,3.

L_1 18,5; L_2 et L_3 18,4; L_4 18,3; M_1 12,4; L_5 7,4, L_6 et L_7 non encore commencés.

Tenders de sous-marins : *Fulton* 34,9; *Bushnell* 12,2.

Canonnières : *Sacramento* 66,1.

Navires de combustibles . *Kanawha* 23,7; *Maumee* 15,2.

Les sous-marins G_2 et G_3 , commencés par le chantier Lake de Bridport, sont terminés par l'arsenal de New-York depuis la fermeture de ce chantier.

Aéronautique. — Le centre d'aviation doit être installé à Pensacole, où on doit transférer le camp d'aviation d'Annapolis. On doit y installer une école d'aviation qui sera dirigée par le lieutenant Towers.

Le cuirassé *Mississippi* a été adjoint au centre d'aviation. Le lieutenant-commander Mustin est chargé des fonctions d'aviation à bord de ce cuirassé.

JAPON

POLITIQUE NAVALE

Campagne contre la marine. — Le Japon, où l'autorité venait jusqu'ici d'en haut tout en s'exerçant sous les formes revêtues d'un badigeon occidental, est secoué actuellement par une rafale qui semble prête à emporter avec elle les sentiments qui parais-

saient le fond indestructible de la mentalité japonaise. La marine, naguère encore l'orgueil et l'espoir du pays, est assaillie de soupçons injurieux qui obscurcissent sa popularité et menacent de la compromettre. La cause d'une pareille agitation semble singulièrement disproportionnée avec l'effet produit.

Il y a quelque temps un Allemand, employé dans l'Office de Tokyo de la maison allemande Siemens-Schukert, fut condamné à Berlin à deux ans de servitude pénale pour vol de documents appartenant à cette maison et tentative de chantage. Il alléguait que ces documents prouvaient que la maison avait cherché à corrompre des officiers japonais d'un rang élevé pour obtenir des commandes navales. Ces allégations, exploitées, comme il est d'usage, par l'esprit de parti, provoquèrent dans la presse et dans le Parlement japonais une tempête de critiques contre le gouvernement japonais et en particulier contre le clan Satsuma, dont l'amiral Yamamoto, premier ministre, fait partie, et qui a le plus contribué au développement de la marine de guerre japonaise.

Un meeting de 25.000 personnes, réunies dans le parc de Shiba, vota une motion contre le gouvernement accusé de complaisance dans ce qu'on appelait les scandales maritimes.

Pris violemment à partie à la Chambre des députés, le ministre refusa de démissionner avant que la question fût élucidée par la Commission de la marine et obtint, le 10 février, avec une majorité de 41 voix, le rejet du vote de censure proposé par les partis de l'opposition. L'orage parlementaire fut accompagné, comme il est d'usage, de manifestations et de troubles dans la rue.

Toutefois, le ministre de la Marine a cru devoir jeter du lest et cinq officiers de la marine, dont un contre-amiral, doivent être traduits devant un conseil de guerre.

Il semble que cette campagne n'a revêtu cette violence et n'a soulevé les passions populaires qu'en raison de l'opposition soulevée contre les dépenses de la marine et contre les lourds impôts qui en sont la conséquence. On se plaint aussi de l'incohérence des programmes navals constamment modifiés, tiraillés qu'ils sont entre le désir d'avoir une flotte puissante et les déficits du budget. La Commission du budget aurait réduit de

79 millions de francs environ les crédits demandés par le ministre, et, d'après une nouvelle de source américaine, le Parlement aurait voté le 23 janvier un programme de construction de 400 millions de francs au lieu du programme de 750 millions demandé par le ministre et qui aurait permis de construire une dizaine de dreadnoughts. Le Parlement aurait d'ailleurs admis le principe d'une augmentation des crédits si les conditions financières le permettaient.

PERSONNEL

Promotions. — Suivant l'habitude, il y a, à la suite des grandes manœuvres d'automne, un certain nombre de promotions et de nominations à des commandements : 3 contre-amiraux, 6 capitaines de vaisseau, 18 capitaines de frégate et 39 capitaines de corvette ont été promus au grade supérieur. Le nombre des proportions est le tiers environ de ce qu'il était l'année dernière.

Les limites d'âge pour les amiraux et capitaines de vaisseau ont été abaissées de quelques années, celles des grades inférieurs des officiers de vaisseau restant les mêmes. Les limites d'âge des officiers-mécaniciens et officiers hydrographes ont été abaissées de façon à les rendre égales à celles des officiers de vaisseau.

FORCES NAVALES

Composition des escadres. — Cette composition est la suivante à partir du 1^{er} décembre :

I^{re} escadre, vice-amiral Tomosatura Kato : cuirassé-croiseur *Kongo* (amiral), cuirassé *Settsu*, cuirassé-croiseur *Tsukuba*, cuirassés *Satsuma*, *Iwami*, *Suwo*.

II^e escadre, vice-amiral Sadakichi Kato : croiseurs-cuirassés *Yukumo* (amiral), *Iwate*, *Tokiwa*, croiseur *Chikuma*.

Les escadres de réserve des ports subissent quelques modifications par suite de la mise en réserve de certains navires et du passage à l'armement complet de quelques autres.

Dans les flottilles de torpilleurs, les chefs de divisions changent. La division de torpilleurs de Maizourou est dissoute et ses navires rattachés à d'autres ports.

R U S S I E

POLITIQUE NAVALE

Programme de constructions. — Le ministre de la Marine a déclaré à des représentants de la presse que le département déposerait cette année le plan de la prochaine réalisation du programme de constructions navales, non pas le grand programme lui-même, mais un programme réduit nécessaire à la réalisation de ce dernier. Le département demanderait des crédits pour les cinq années qui vont suivre dans les mêmes proportions que pour les cinq années qui ont précédé.

Il a ajouté que les premières constructions ont été lentes parce qu'on n'avait pas de chantiers prêts au moment où elles ont été commencées. En fait, on n'a commencé à réaliser le programme de constructions qu'en 1911, et les navires prévus dans ce programme entreront en service en 1914.

PERSONNEL

Nominations. — Le ministre de la Marine, amiral Grigorovitch, a été nommé membre du Conseil de l'Empire.

Les capitaines de vaisseau Kanin, chef de la division des mines de la Baltique; Körber, chef d'état-major de la flotte de la Baltique; Maximov, chef de la brigade de croiseurs de la Baltique, ont été promus contre-amiraux.

MATÉRIEL

Constructions neuves. — Le contre-torpilleur *Grouscki* a été lancé le 18 décembre à la filiale du chantier de la Neva, à Nikolaiev.

A U T R I C H E - H O N G R I E

PERSONNEL

Effectif du personnel officier. — Cet effectif pour 1914 doit comprendre : 2 amiraux, 4 vice-amiraux, 10 contre-amiraux, 55 capitaines de vaisseau, 68 capitaines de corvette, 297 lieutenants de vaisseau, 194 lieutenants de frégate (enseignes), 196 aspirants et cadets. Le corps des officiers de vaisseau en résidence fixe comprend 4 capitaines de vaisseau, 6 capitaines de frégate, 6 capi-

taines de corvette, 51 lieutenants de vaisseau, 9 lieutenants de frégate. Il y a en outre 13 aumôniers, 96 médecins, 158 officiers-mariniers, 143 ingénieurs, etc.; au total, 1.375.

MATÉRIEL

Constructions neuves. — Le 17 janvier, le cuirassé *Szent Istvan* (Saint-Etienne) a été lancé à Fiume aux chantiers hongrois Danubius; c'est le premier cuirassé construit par ces chantiers tout récemment agrandis. C'est la quatrième unité de la division des *Viribus Unitis*. Il a été mis en chantier en février 1912. Il est donc resté deux ans sur cale, tandis que ses pareils ne sont restés que 11 à 14 mois. La cause en est au défaut d'organisation et de moyens des chantiers Danubius qui n'avaient jusqu'ici construit que de petits bâtiments.

Les contre-torpilleurs *Lika* et *Orjen*, de 800 tonnes, construits aux chantiers Danubius, ont fait leurs essais et ont été livrés à la Marine. La vitesse obtenue a été de 33 nœuds avec une puissance de 20.600 chevaux.

FORCES NAVALES

Composition de l'escadre. — La composition de l'escadre pour la période d'hiver et de printemps est la suivante :

1^{re} division, contre-amiral Löffler; 4 cuirassés : *Tegetthoff*, *Viribus Unitis*, *Zringi*, *Radetzki*.

2^e division, contre-amiral Willenik; 3 cuirassés : *Erzherzog Franz Ferdinand*, *Erzherzog Friedrich*, *Erzherzog Ferdinand Max*.

Division de croiseurs, contre-amiral Seidensacher : croiseur *S^t Georg*; contre-torpilleurs *Tatra*, *Csikos*, *Tarul*; torpilleurs 56 T, 59 T, 64 F, 69 F, 72 F, 74 T, 29 et 30.

SUÈDE

POLITIQUE NAVALE

Le changement de ministère. — Le ministère libéral Staaff et en particulier le ministre de la Marine Larsson, qui en faisait partie, étaient depuis longtemps fortement attaqués en Suède, où on leur

reprochait de différer, pour complaire à certains éléments de la majorité libérale du Riksdag et surtout aux socialistes, les mesures nécessaires à la défense du pays et au maintien de sa neutralité en cas de guerre entre deux puissants rivaux. A la suite d'une allocution adressée par le Roi à une réunion de 30.000 paysans venus à Stockholm de toutes les parties du pays pour affirmer leurs sentiments patriotiques, le ministère a donné sa démission et le Roi en a constitué un autre formé de conservateurs et de modérés, sous la présidence de M. de Hammarskjöld, et dans lequel M. Brostrom a pris le portefeuille de la Marine.

Le cabinet doit avant tout dissoudre le Riksdag et faire de nouvelles élections; après quoi, s'il obtient la majorité, il pourra réaliser un plan de défense nationale, qui comprendra nécessairement un programme de constructions navales.

Abel FOURNIER.

LA GUERRE RUSSO-JAPONAISE

Le 1^{er} septembre, l'amiral Kataoka quittait Korsakoff avec le *Yaeyama* pour une tournée d'inspection aux mouillages de Wakanai, Koedoi, Nozamu et au sud, et au cap Nishi-Notoro; l'ayant accomplie, il rentre, le 3, au port et passe aussitôt sur le *Yakumo*.

Le 3, le contre-amiral Yamada remettait à Dewa la mission de garde et de surveillance, et quittait Alexandrovsky avec le *Nisshin*, le *Kasuga*, l'*Harusame* et le *Misore*, de la 1^{re} flottille, pour arriver le lendemain à Korsakoff. Auparavant, les contre-torpilleurs *Kamilaze*, *Hatsushimo*, qui entraient dans la IV^e escadre et étaient incorporés à la 6^e flottille, arrivaient ce jour même de Yokosuka. Le 5, Katoaka prévenait le commandant Hirose, de la 5^e flottille, de quitter le 6, pour un moment, la surveillance du détroit de Soya; il ordonne au capitaine de vaisseau Ikenada Kojiro, commandant du *Kumano-Maru*, qui a embarqué le vice-chef d'état-major, de prendre les ordres de cet officier pour aller sur la côte est de Sakhaline et du côté de l'île Kaihyo; au commandant Fujimoto, de la 1^{re} flottille, d'accompagner le *Kumano-Maru* avec le *Fubuki* et le *Mizore*, et d'agir selon les instructions du vice-chef d'état-major; à l'*Ariake* et à l'*Harusame*, de rester à Korsakoff; au commandant Nishiyama, du *Yaeyama*, d'assurer avec son bâtiment et les deux contre-torpilleurs précédents la surveillance du côté de Korsakoff, pendant son absence.

Le 7, à 7 heures du matin, lui-même appareille avec la 5^e division (moins le *Yaeyama* et le *Yakata-Maru*) et la 5^e flottille. En route, il fait faire des exercices de toutes sortes et entre, le 8, dans l'après-midi, à Otaru. Ce jour-là, il reçoit d'Ijuin des télégrammes l'informant que les plénipotentiaires russes et japonais avaient signé, le 5, le traité de paix, qu'une convention faisant cesser les hostilités avait été passée entre les deux partis, que l'amiral Togo

avait reçu l'ordre de déterminer les limites dans lesquelles les hostilités cessaient. Puis il recevait du chef d'état-major, amiral Ito, l'ordre de remettre le commandement des escadres détachées dans le Nord à l'amiral Dewa et de se rendre au plus vite à Tokyo. En conséquence, il passait ses fonctions et le 9, après avoir donné à tous ses officiers des encouragements pour s'instruire et s'entraîner, il gagnait Tokyo par terre.

Auparavant, les différents bateaux des escadres détachées dans le Nord, qui avaient besoin de réparations, devaient aller les faire effectuer successivement dans les ports de guerre désignés à cet effet.

Le 10 septembre, le contre-amiral Taketomi partait ainsi pour Yokosuka avec l'*Hashidaté*. Le *Kamikase* et l'*Hatsushimo*, qui étaient allés précédemment de Yokosuka à Alexandrovsky, entraient dans la 6^e flottille. Le 11, le contre-amiral Yamada partait d'Otaru en manœuvres avec le *Nisshin*, le *Kasuga* et la 5^e flottille (moins le *Shirakumo*). Il entrait le lendemain à Korsakoff. Le 13, l'amiral Dewa quittait Alexandrovsky avec le *Manshu-Maru* et l'*Okino-Shima*, allait inspecter la baie Castori et ses environs, et rentrait le lendemain. Puis l'amiral Kataoka, parti précédemment à Tokyo, quittait cette ville le 16; il était le lendemain à Aomori, où il embarquait aussitôt sur le *Yakumo*. Il annonçait le jour même à Dewa, qui était à Alexandrovsky, son arrivée et, en même temps, qu'il reprenait son commandement le 18 à 8 heures du matin, il donnait, en outre, à cet officier l'ordre de rallier à Korsakoff. Le 18, il quittait Aomori et arrivait, le 20, au point de rendez-vous où il réunissait aussitôt à son bord Dewa, Yamada et tous les commandants. Il donnait des instructions relatives aux relations extérieures, puis faisait connaître les limites déterminées par une commission mixte des deux marines dans lesquelles on ne devait plus combattre. Il modifiait une fois encore la répartition des bâtiments. Lui, Kataoka, prenait comme base Korsakoff avec la 5^e division (moins le *Kasuga* et le *Yaeyama*), la 6^e flottille et l'*Akatsuki*. Dewa restait à Alexandrovsky avec le *Manshu-Maru* et le *Tainam-Maru*. Nakao serait à Otaru avec le *Mishima*, l'*Okino-Shima* et le *Chinyen*, le contre-amiral Togo à Ominato avec la 6^e division (moins le *Chiyoda* et l'*Izumi*) et la 1^{re} flottille. Chacun devait assurer la surveillance dans son

secteur et aller croiser pour exercices dans les mers voisines avec les bâtiments sous ses ordres. Le 24, le contre-torpilleur *Yayoi* était incorporé à la III^e escadre. Le 26, Nakao quittait Alexandrovsky avec ses bâtiments et entrait, le 29, à Otaru. Dewa appareillait ce jour-là d'Alexandrovsky et était le 1^{er} octobre à Korsakoff. Le 2, Kataoka chargeait Dewa, avec sa IV^e escadre s'appuyant sur Otaru, d'en garder pour le moment les parages; il poussait en plus aux exercices et à l'entraînement du personnel. Il engageait aussi le contre-amiral Togo à pousser intensivement l'entraînement quand la 6^e flottille et l'*Akatsuki*, qui étaient passés sous ses ordres, seraient arrivés. L'amiral Dewa, avec le *Manshu-Maru* et le *Tainan-Maru*, entrait le 8 à Otaru. Déjà Kataoka était averti par l'amiral Ito qu'une fois la paix rétablie on ferait revenir en triomphe les escadres dans la baie de Tokyo et qu'il y aurait une revue au large de Yokohama, que les escadres détachées dans le Nord, à l'exception des bâtiments chargés de la garde des détroits de Tsugaru et de Soya, en passant par la mer du Japon, viendraient triompher en baie de Tokyo et qu'ils auraient à attendre les ordres ultérieurs dans les mouillages autour de Yokohama.

Le traité de paix conclu, la convention de l'armistice mise en pratique, l'escadre envoyée dans le Nord recevait maintenant l'ordre d'aller triompher en baie de Tokyo. En conséquence, le 9 septembre, l'amiral Kataoka, commandant la III^e escadre, faisait paraître ses ordres; il commettait à la garde des détroits : le *Yakata-Maru* pour le détroit de Soya, le *Tainan-Maru* pour celui de Tsugaru, et donnait au reste des escadres l'ordre de se rassembler, d'ici le 18, en baie de Tateyama. Lui-même quittait, le 10 à 6 heures du matin, Korsakoff avec le *Yakumo*. L'*Azuma* et le *Nisshin*, et arrivait dans la nuit suivante à Aomori. L'amiral Dewa, commandant la IV^e escadre, appareillait d'Otaru le 11 à 11 heures du matin, avec le *Manshu-Maru* et la 7^e division, mais en route il recevait du commandant en chef l'ordre de rallier avec son bâtiment-amiral la baie d'Ise : aussi envoyait-il la 7^e division avec le contre-amiral Nakao en baie de Tateyama et lui-même faisait route directement avec le *Manshu-Maru* sur la baie d'Ise. De son côté Kataoka recevait aussi du commandant en chef l'ordre de se rendre dans cette baie avec sa 5^e division; en conséquence, il laissait ses instructions au contre-amiral Togo et pla-

çait sous son autorité les bateaux rassemblés dans la baie jusqu'à ce que des ordres ultérieurs y parviennent. Puis il quittait Aomori avec sa 5^e division pour la destination qu'il avait reçue, le 13 à 6 heures du matin. Le 11, le contre-amiral Togo faisait d'abord partir d'Aomori pour la baie de Tateyama la 6^e flottille (moins l'*Akatsuki*) et la 1^{re} flottille. Le lendemain, à 8 heures du matin, il les suivait avec le *Suma* et l'*Akitsuishima*, de la 6^e division, et le *Hong-Kong-Maru*, et il mouillait le 14, à 9 h. 30 du matin, en baie de Tateyama.

Tous les bateaux précédemment arrivés s'y trouvaient. A ce moment tous les bateaux des escadres détachés dans le Nord, qui, bien qu'en réparations, étaient susceptibles de marcher, avaient quitté les points où ils se trouvaient pour se grouper dans cette baie. Le traité de paix entre les deux empires s'étant trouvé ratifié le 15 de ce mois, la paix était rétablie entre les deux pays.

Le 17, les escadres détachées dans le Nord étaient dissoutes et les groupes qui avaient été tirés provisoirement des autres escadres faisaient retour à celles dont ils dépendaient.

II. *La garde dans les différentes directions.* a) *Du côté du détroit de Tsugaru et d'Otaru.* — L'amiral Dewa commandant la IV^e escadre, qui se trouvait du côté d'Alexandrovsky, avait reçu, le 27 juillet, de Kataoka l'ordre de prendre Ominato comme base et d'assurer la surveillance du détroit de Tsugaru et du 42° au 45° parallèle. Le 29, à 2 heures du soir, il quittait Alexandrovsky avec les 7^e, 8^e et 9^e divisions (moins l'*Uji*, le *Kasuga-Maru* (qui pendant ce temps avait été incorporé à la IV^e escadre), les 11^e, 15^e et 20^e escadrilles. Dans l'après-midi du 31, tous ces groupes entraient en ligne de file à Otaru. Ce jour même, Dewa donnait les ordres relatifs à la répression de l'importation clandestine du matériel de guerre et à la protection de la ligne des soldats de l'intendance dans les territoires occupés de Sakhaline; il laissait une division en secteurs de surveillance et répartissait les bâtiments en sentinelles. En dehors de leurs postes, tous les bâtiments devaient nettoyer machines et chaudières, et sans s'inquiéter s'ils se trouvaient ou non en sentinelles, il faisait conduire avec zèle l'entraînement et l'éducation de tous. Le 2 août, Dewa quittait Otaru avec toute sa IV^e escadre et, le

3, tous les groupes arrivaient à Hakodaté. Le 4, le *Mishima* et l'*Okino-Shima*, ayant terminé leur armement, venaient de Sasebo les rejoindre; on modifiait en conséquence l'organisation de la 7^e division et le mode de surveillance du détroit de Tsugaru. Puis, se basant sur un ordre du commandant en chef, ce jour même le *Chinyen* recevait l'ordre de partir à Sasebo pour remorquer le *Bayan*. (Le *Chinyen* part d'Hakodaté le 9, va passer par Sasebo et entre le 17 à Tsing-Gni-Wa; il prend le *Bayan* à la remorque et entre le 18 à Maizuru; le 10 septembre, il était de retour à Alexandrovsky.) Le 5, sur l'ordre de Kataoka on fait partir le *Kumano-Maru* pour Takeshiki. (Ce bâtiment reçoit postérieurement Yokosuka comme destination. Il quitte le 11 Hakodaté et arrive le 13 à Yokosuka, où il fait retour au groupe des bâtiments en service spécial.) Le 7, encore sur l'ordre de Kataoka, le *Manshu-Maru* part pour Sasebo pour convoyer le *Poltava*. (Le *Manshu-Maru* quitte Otaru le 9 août, passe par Sasebo et entre le 20 à Tsing-Gni-Wa; il protège le *Poltava* avec le contre-torpilleur *Akatsuki* et entre le 29 à Maizuru. Sa mission terminée, il revenait le 8 septembre à Alexandrovsky.) Le *Kumano-Maru*, qui avait été précédemment incorporé dans la IV^e escadre, et la 9^e escadrille arrivent le 8 à Hakodaté se ranger sous le pavillon de l'amiral Dewa. Puis, le 11, le *Satsuki*, qui appartenait à la 3^e escadre et était jusqu'ici dans la 6^e flottille, et l'*Akatsuki*, deviennent 10^e flottille et sont incorporés à la IV^e escadre. (Cependant, le *Satsuki* est en réparations à Sasebo; l'*Akatsuki* est du côté de Korsakoff; sur l'ordre de Kataoka, ils dépendent pour le moment de la III^e escadre.) Le 20, on enlève à la IV^e escadre l'*Akagi*, le *Maya*, le *Chokai*, l'*Uji*, les 1^{re}, 10^e, 11^e, 20^e escadrilles, et on en fait des groupes de surveillance rattachés à l'administration des préfectures maritimes. Le lendemain, on en informe chacun des bâtiments intéressés, et à partir du 23 chacun part pour la préfecture dont il relève. Le 24, les ordres d'escadre font passer la surveillance du détroit de Tsugaru sous le contrôle du contre-amiral Togo, de la III^e escadre. Dewa permutera avec Yamada, de la III^e escadre, et ira, avec la IV^e escadre (moins la 15^e escadrille) et la 6^e flottille, prendre comme base d'opérations Alexandrovsky; il se charge de la garde de ce côté; il envoie la 9^e esca-

drille à Hakodaté et lui confie la garde du détroit de Tsugaru en attendant l'arrivée du contre-amiral Togo. Le 25, il donne au contre-amiral Nakao l'ordre d'aller avec le *Tainam-Maru* rejoindre son escadre à Alexandrovsky. Enfin lui-même quitte Ominato avec les bâtiments sous ses ordres, touche Hakodaté et Korsakoff et entre le 31 à Alexandrovsky, où il remplace Yamada.

Le contre-amiral Togo, qui avait terminé avec le *Suma* et l'*Izumi* sa tournée du côté du Kamtchatka, était rentré le 25 à Korsakoff; il recevait le jour même de Kataoka l'ordre d'aller prendre Hakodaté comme base avec la 6^e division (moins le *Hong-Kong-Maru*), la 5^e et la 15^e escadrilles; il était chargé de la surveillance du détroit de Tsugaru et de la bande de mer comprise entre le 42° et le 45° parallèles. Cet officier arrêtait le lendemain ses dispositions en conséquence et quittait Korsakoff le 27 pour Hakodaté; en route, il expédiait le *Chiyoda* à Yokosuka pour se faire réparer et entra le 29 à Hakodaté. Puis, le 8 septembre, il était avec la 6^e division à Otaru où il faisait procéder à des exercices de toutes sortes. Le 11, il modifiait ses dispositions de surveillance. Le 13, il appareillait d'Otaru, faisait en route différentes manœuvres et rentrait le 15 à Hakodaté; puis, sur l'ordre de Dewa, il transportait la base d'opérations des bâtiments sous ses ordres à Ominato à partir du 17. Le 20, la répartition d'une partie de l'escadre envoyée dans le Nord était modifiée, mais le contre-amiral Togo n'en restait pas moins chargé de la surveillance de Tsugaru en s'appuyant sur Ominato avec la 6^e division (moins le *Chiyoda* et l'*Izumi*) et la 1^{re} flottille. Le 21, il expédiait l'*Izumi*, la 9^e et la 15^e escadrilles se faire réparer selon les disponibilités à Yokosuka. A ce moment, la 1^{re} flottille et le *Hong-Kong-Maru*, qui étaient sous les ordres de cet officier, se trouvaient tous deux à Korsakoff; il ne restait pour assurer la surveillance que le *Suma* et l'*Akitsushima*, mais le *Hong-Kong-Maru* ralliait le 23 et la 1^{re} flottille le 2 octobre. Puis la 6^e flottille (accrue de l'*Akatsuki*) venait, sur l'ordre de Kataoka, se ranger sous les ordres du contre-amiral. Tous les bâtiments assurent leur service de surveillance tout en effectuant des exercices d'entraînement. Le 9, Kataoka ordonne aux escadres détachées dans le Nord, à l'ex-

ception du *Yakata-Maru* et du *Tainam-Maru*, d'avoir à se grouper avant le 16 à la baie de Tateyama. En conséquence, Togo envoie le 11 en avant la 6^e flottille (augmentée de l'*Akatsuki*) et la 1^{re}, et lui-même appareille le 12 avec le *Suma*, l'*Akitsu-shima* et le *Hong-Kong-Maru* pour le point du rendez-vous.

Auparavant, le contre-amiral Nakao, qui avait à surveiller les parages d'Alexandrovsky, avait reçu le 26 septembre de Dewa l'ordre d'aller assumer ce rôle du côté d'Otaru avec l'*Okino-Shima*, le *Mishima* et le *Chinyen*, de faire effectuer tous les exercices et de faire surveiller le voisinage d'Alexandrovsky par le *Manshu-Maru* (bâtiment-amiral de Dewa) et le *Tainam-Maru*; le jour même il quittait le port et entra le 29 à Otaru, mais le 10 octobre il recevait encore de Dewa l'ordre d'envoyer le *Tainam-Maru* à Ominato et de lui faire prendre le poste du contre-amiral Togo pour la surveillance du détroit de Tsugaru, tandis que lui-même, Nakao, devrait aller directement sur la baie de Tateyama avec la 7^e division, et s'attacher particulièrement à sa navigation. Mais aussitôt Dewa recevait du commandant en chef Togo l'ordre de se rendre en baie d'Ise.

Le 11, au matin, il partait pour Tsu avec son seul bateau-amiral *Manshu-Maru* et Nakao quittait Otaru pour la baie de Tateyama avec la 7^e division.

b) Dans la partie sud de Sakhaline et dans le détroit de Soya. — Le vice-amiral Kataoka, commandant la III^e escadre, qui, avec les escadres détachées dans le Nord, avait assisté l'armée d'occupation de Sakhaline, se trouvait, une fois son rôle terminé, à Alexandrovsky. Le 27 juillet, il réglait dans ses ordres les mouvements des différents groupes qu'il commandait. La III^e escadre devait assurer la protection et la surveillance du détroit de Soya et de Sakhaline en s'appuyant sur Korsakoff. Il laissait à Alexandrovsky, sous les ordres du contre-amiral Yamada, le *Nisshin* (bâtiment-amiral de cet officier), le *Kasuga* et le *Yakato-Maru*, de la 5^e division; la 1^{re} flottille et le *Hikosan-Maru* et tous les autres bâtiments devaient se grouper du côté de Korsakoff. En conséquence, le 1^{er} août, le contre-amiral Togo, de la III^e escadre, quittait Alexandrovsky avec la 6^e division, le *Shiranuhi* et le *Murakumo*, de la 5^e flottille; Kataoka faisait de

même, le 3, avec le *Yakumo* (son bâtiment-amiral), l'*Azuma*, le *Yaeyama*, le *Yugiri* et le *Kagoro*, de la 5^e flottille. Ils arrivaient le 5 à Korsakoff. A ce jour, le contre-amiral Togo recevait de Kataoka l'ordre d'aller avec le *Suma* et l'*Izumi* faire une tournée de surveillance du côté du Kamtchatka; il répartissait alors les postes de surveillance du *Chiyoda*, de l'*Akitsushima* et de la 5^e flottille, et le 6 appareillait pour le Kamtchatka avec le *Suma* et l'*Izumi*. Le *Yakumo*, l'*Azuma*, le *Yaeyama* étaient à Korsakoff en surveillance et attendaient des ordres. Le contre-amiral Togo, sa tournée au Kamtchatka déjà terminée, rentrait le 25 à Korsakoff et il y recevait de Kataoka l'ordre de se rendre à Hakodaté avec la 6^e division (moins le *Hong-Kong-Maru*), la 9^e et la 15^e escadrilles et d'y assurer la garde du détroit de Tsugaru. La surveillance de la partie sud de Sakhaline était confiée à la 5^e division, *Hong-Kong-Maru*, *Kumano-Maru*, 1^{re} et 5^e flottilles. En conséquence, il quittait Korsakoff le 27 avec la 6^e division. A partir de ce moment, la 5^e flottille, d'après les ordres de Kataoka, assurait complètement la garde du détroit de Soya, mais, à partir du 7 septembre, elle quittait Korsakoff avec la 5^e division (moins le *Kasuga*), sous le commandement de cet officier; on procédait en route à toutes sortes d'exercices et on entra le 8 à Otaru. Kataoka y trouvait l'ordre du quartier-général d'avoir à se rendre à Tokyo; il confiait le commandement du groupe à Yamada. Le *Murakumo* partait se faire réparer à Yokosuka, et Yamada, avec la 5^e division (moins le *Murakumo*) quittait Hakodaté le 11 et rentrait le lendemain à Korsakoff, où il reprenait le poste de sentinelle. Auparavant, le 31 août, Yamada avait remis à Dewa la garde des environs d'Alexandrovsky qu'il quittait le 3 septembre avec le *Nisshin*, le *Kasuga*, le *Mizore* et l'*Harusame*, de la 1^{re} flottille, pour arriver le 4 à Korsakoff et se mettre aux ordres de Kataoka. A partir du 7, il prenait part aux mouvements dont nous avons parlé précédemment. Le *Yaeyama*, le *Fubuki* et l'*Ariake*, de la 1^{re} flottille, assuraient pendant ce temps-là la garde du côté de Korsakoff. Le 17, Kataoka revenait de Tokyo et embarquait à Aomori sur le *Yakumo*; le 10, il arrivait à Korsakoff. A partir de ce jour, on suspendait pour un moment la garde du détroit de Soya. Puis de nouveaux ordres modifiaient la répartition

de la surveillance. Kataoka gardait avec lui la 5^e division (moins le *Kasuga* et le *Yaeyama*), la 6^e flottille et l'*Akatsuki* pour la garde autour de Korsakoff. A ce moment, l'amiral Shimamura, de la II^e escadre, qui déterminait les limites de l'armistice avec le commissaire russe, amiral Yessen, devant Ratsuho, décidait, sur la demande de cet officier, de faire charger des approvisionnements et des vivres sur un vapeur russe et de l'envoyer de Vladivostok à Petropovlosk Or Kataoka, faisait prendre le 24 au *Yakata-Maru* comme base le détroit de Soya et lui ordonnait de croiser dans le voisinage; ce bâtiment, pendant son service, rentrait une fois à Korsakoff; mais, le 4 octobre, il recevait la nouvelle qu'un vapeur russe passait le détroit vers l'est. Il le rattrapait à environ 10 milles dans le sud-ouest du cap Naka-Chisho et le visitait; c'était justement le transport du gouvernement russe *Angur*, qui avait le sauf-conduit de navigation de Shimamura; aussi le laissait-on aller. Le 8, Kataoka recevait du chef d'état-major Ito avis que l'on avait décidé qu'après la conclusion de la paix il y aurait un triomphe pour les escadres en baie de Tokyo et qu'on passerait une revue navale devant Yokohama, et qu'en dehors des bâtiments qui assureraient la garde des détroits de Soya et de Tsugaru, tous les autres devraient venir triompher en baie de Tokyo. Le 9, le commandant Kawai, du *Yakata-Maru*, recevait l'ordre de garder le détroit de Soya. Le 10, Kataoka quittait Korsakoff avec le *Yakumo*, l'*Azuma* et le *Nisshin* pour se rendre à Tateyama. Pendant son mouillage à Aomori, il recevait des ordres du commandant en chef, et en conséquence on appareillait le 13 pour la baie d'Ise.

c) *Du côté d'Alexandrovsky.* — Le contre-amiral Yamada, de la III^e escadre, après avoir fait débarquer avec le *Nisshin*, le *Kasuga*, le *Yakata-Maru*, de la 5^e division, et la 1^{re} flottille, l'armée d'occupation du nord de Sakhaline à Alexandrovsky, était resté de ce côté pour y exercer la surveillance. Il avait envoyé la 1^{re} flottille garder le détroit de Mamiya, inspecter les terres et rechercher les chenaux de ce côté, puis avait fait compléter la carte des environs d'Alexandrovsky par les officiers de navigation du *Nisshin* et du *Kasuga*. A partir du 12 août, il avait laissé une partie de la 1^{re} flottille continuer sa surveillance et

garder la ligne de communications, tandis que l'autre partie allait inspecter la situation de l'ennemi et rechercher des canaux navigables à l'embouchure de l'Amour, au nord du cap Lazareff, ou bien auprès du cap Pogobi; elle avait aussi à protéger les endroits où l'on avait envoyé les Russes libérés. Le 24, l'amiral Kataoka envoyait l'ordre de rallier Korsakoff avec le *Nisshin*, le *Kasuga* et la 1^{re} flottille. Le 31, Yamada passait la suite à l'amiral Dewa qui venait prendre sa place, et il partait le 3 avec le *Nisshin*, le *Kasuga*, le *Mizore* et l'*Haruzame*, de la 1^{re} flottille (le *Fubuki*, et l'*Ariake*, de cette flottille, étaient alors aux ordres du vice-chef d'état-major Ijuin et suivaient les mouvements du *Kumano-Maru*, sur lequel il était embarqué). Le lendemain, dans la soirée, il arrivait à Korsakoff et rentrait sous les ordres directs de Kataoka.

Auparavant, l'amiral Dewa avait reçu le 24 août l'ordre d'aller prendre la garde du côté d'Alexandrovsky. Le lendemain, il quittait Ominato pour Hakodaté avec l'*Itsukushima* et l'*Okino-Shima*, il y rejoignait le *Matsushima* et l'*Hashidaté*, envoyait le 26 l'*Itsukushima* à Yokosuka se faire réparer et lui-même, suivi du *Matsushima* (son bâtiment-amiral), de l'*Okino-Shima* et de l'*Hashidaté*, passait à Korsakoff et entra le 31 à Alexandrovsky; il y prenait la succession de Yamada.

Le même jour, la 6^e flottille entra au port. Aussitôt Dewa faisait la distribution des postes de surveillance de la IV^e escadre (moins la 15^e escadrille, mais augmentée de la 6^e flottille). Il faisait faire des préparatifs, surtout contre l'escadre de Vladivostock et l'escadrille de Nicolaievsky, et assurer la capture des bâtiments se livrant à une navigation clandestine. Les contre-torpilleurs *Kamikaze* et *Hatsushimo*, qui avaient terminé leur armement, arrivaient le 9 septembre de Yokosuka, ce qui modifiait la distribution des rôles de la 6^e flottille. La première moitié restait à Alexandrovsky; l'autre, prenant une base aux environs de l'entrée sud du détroit de Mamiya, restait en sentinelle dans le Nord. A ce moment, le 5 du mois, la signature du traité de paix entre la Russie et le Japon était effectuée. A partir de ce jour, les dispositions relatives à l'armistice devaient entrer en vigueur. Le 10, Dewa faisait paraître ses ordres : jusqu'à nouvel ordre, ses bâtiments ne devaient plus bombarder les posses-

sions russes; cependant, l'armistice ne devait pas faire cesser les captures sur mer, et il fallait redoubler de surveillance vis-à-vis de la navigation clandestine. Le 18, Dewa recevait de Kataoka l'ordre d'aller le rejoindre rapidement à Korsakoff avec le *Manshu-Maru*; juste à ce moment, le contre-amiral Nakao envoyait le bâtiment saisi *Antiope* à Hakodaté, et, sitôt ce transfert terminé, il se mettait en route pour rejoindre son escadre; en attendant son arrivée, Dewa nommait commandant supérieur le capitaine de vaisseau Mori Ippei, commandant du *Chin-Yen*, puis il partait avec le *Manshu-Maru* et entrait le 20 à Korsakoff. Ce jour-là Nakao arrivait à Alexandrovsky. Les ordres d'escadre qui y arrivaient donnaient la surveillance de ce côté à Dewa avec le *Tainan-Maru* et le *Manshu-Maru*; Nakao, avec le *Mishima*, l'*Okino-Shima* et le *Chin-Yen*, devait assurer la garde du côté d'Otaru. Le 21 arrivaient les instructions de Dewa, d'après lesquelles les contre-torpilleurs quittaient leur poste de sentinelle; toute l'escadre devait se concentrer à Alexandrovsky; la 6^e flottille devait se rendre à Korsakoff. En conséquence, donnant les instructions nécessaires au commandant Kubota, Nakao partait le 26 avec le *Chin-Yen*, l'*Okino-Shima* et le *Mishima* et rentrait le 29 à Otaru. La 6^e flottille arrivait le 26 à Korsakoff. L'amiral Dewa entrait le 25 à Alexandrovsky, mais le 28 il y avait un typhon. Les habitations du voisinage, les appontements, les bâtiments dans le port, rien n'était épargné. Le *Manshu-Maru* et le *Tainan-Maru*, attaqués par de violentes vagues, ne pouvaient rester au mouillage; pendant qu'ils essayaient de lever l'ancre pour sortir du port, tous les deux faisaient des avaries à leur cabestan, et il fallait que les réparations soient faites au plus vite. Les deux bâtiments entraient le 1^{er} octobre à Korsakoff et y effectuaient leurs réparations; le lendemain, arrivaient des instructions de Kataoka, disant qu'il fallait aller faire la surveillance d'Otaru avec la IV^e escadre et stimulant le zèle pour les exercices. Le 7, Dewa sortait du port et entrait le lendemain à Otaru. A Alexandrovsky, il n'y avait plus un seul bâtiment de garde depuis le 30 septembre.

III^e SECTION. — OPÉRATIONS CONTRE LA CÔTE DE LA PROVINCE
DE L'AMOUR ET DANS LA MER D'OKHOTSK

a) *Surveillance de la 1^{re} flottille du côté du détroit de Mamiya.* — Le 28 juillet, le commandant Fujimoto, de la 1^{re} flottille, recevait de l'amiral Kataoka l'ordre de s'emparer de la ligne électrique qui se trouvait au bureau télégraphique de Vifft, puis, à partir du 19, de faire surveiller à tour de rôle par deux des contre-torpilleurs sous ses ordres l'entrée sud du détroit de Mamiya. Le jour même, il arrivait vers 11 heures du matin devant le cap Boronina et faisait débarquer ses sections de débarquement; quelques Russes venaient au-devant d'elles et leur annonçaient que le magasin qui contenait le fil avait été incendié la nuit précédente; les habitants de Vifft arboraient à toutes les portes des drapeaux blancs, abandonnaient leurs maisons et montraient qu'ils capitulaient; la garnison s'était déjà enfuie; la troupe de débarquement rentrait à bord; le commandant Fujimoto arrivait à Alexandrovsky le 29 au matin. Il chargeait de nouveau l'*Ariake* et le *Mizore* de la surveillance de l'entrée sud du détroit de Mamiya et leur faisait prendre le poste de l'*Harusame* qui s'y trouvait en sentinelle. Le 30, le commandant de l'*Ariake*, capitaine de corvette Kutsumi Tsuneo, quittait avec l'*Ariake* et le *Mizore* son poste de garde pour aller visiter la baie Kastori; à 7 heures du matin, il arrivait à la baie Frederick et envoyait ses sections de débarquement faire une inspection; auprès du phare Kresta-Kamp, il n'y avait pas figure humaine, et l'on ne voyait abandonnés que des appareils à gaz, du ciment et de grandes quantités de pétrole. Aussi le commandant Kutsumi envoie-t-il le *Mizore* faire l'inspection de la baie Kastori. Celui-ci aperçoit pendant sa tournée les avant-trains de deux pièces de campagne; il découvre dans des fossés devant ceux-ci plusieurs soldats ennemis; il a beau tirer quelques coups chargés, il ne semble pas que l'on veuille y répondre. Bientôt on distingue dans des abris deux pièces de campagne; pour s'en emparer, on envoie à terre le groupe de débarquement sous la protection du tir de l'artillerie. Quand il approche de terre, il est reçu avec des projectiles : trois sous-officiers ou soldats sont légèrement blessés. Il débarque à 11 heures 35 et s'empare du camp retranché de

l'ennemi. Les magasins à munitions que l'ennemi a incendiés avant de s'enfuir sautent à 1 heure 20; puis la petite troupe coupe le câble sous-marin, s'empare des pièces et rentre à bord. Le 31, l'*Ariake* et le *Mizore* permutent avec le *Fubuki* et l'*Harusame* à l'embouchure du détroit de Mamiya et rentre ce jour-là à Alexandrovsky.

Le 2 août, sur l'ordre de Kataoka, le commandant Fujimoto abandonne la garde du détroit de Mamiya et mouille en surveillance à Alexandrovsky. Mais le 9, le contre-amiral Yamada donne l'ordre d'aller avec le *Fubuki*, l'*Harusame* et la vedette armée en guerre (cette vedette était celle d'un remorqueur capturé à Alexandrovsky; on l'avait nommée provisoirement *Karafulo* [Sakhaline] et on l'avait armée d'un des maxim's du *Nishin*) du *Nesshin*, rechercher les routes navigables au nord du cap Lazaref et d'inspecter en même temps la situation de l'ennemi sur la côte. En conséquence, le commandant Fujimoto appareillait le 12 avec les bâtiments ci-dessus désignés. Il était le lendemain matin au cap Lazaref et, apercevant des ennemis à terre, il les bombardait; puis il organisait une section pour aller détruire la ligne télégraphique militaire et la faisait s'avancer sous la protection de la vedette armée en guerre. A 8 heures 25, au moment où la petite troupe pensait atteindre un point de débarquement, elle était fusillée par un petit groupe ennemi d'environ une escouade dissimulé dans les bois; elle débarquait cependant sous un tir qui la protégeait et repoussait l'ennemi; elle incendiait le local du télégraphe et rentrait à bord. Dans ce combat, un sous-officier avait été tué et trois hommes blessés. Aussi le commandant Fujimoto demandait-il le *Mizore*, qui surveillait l'entrée sud du détroit; il lui confiait le cadavre et le renvoyait à Alexandrovsky. L'hydrographie que l'on avait entreprise auparavant auprès de l'îlot Ogubi se trouvait terminée vers midi. A 1 heure 30 du soir, avec le *Fubuki*, on faisait des sondages, établissait la position d'un chenal, étudiait les courants de marée, et l'on avançait vers l'embouchure de l'Amour. A 7 heures 30, on mouillait provisoirement devant le cap Quaol. Le 14, avant le jour, on détruisait à coups de canon le poste télégraphique de terre, après s'être posté à environ 1.000 mètres du cap. Puis cinq hommes passaient, avec le commandant du

Fubuki, capitaine de corvette Higashijima Oku Kichiro, sur la vedette armée en guerre et étudiaient la situation de l'ennemi, recherchaient des canaux et arrivaient au cap Pronjy. Le capitaine de corvette avance en recherchant le chenal et obtient les renseignements suivants : que jusqu'à deux mois avant, il y avait au cap Pronjy une garnison nombreuse, mais que maintenant il n'y a pas plus de 6 à 7 hommes; qu'il y a à Quaol et Pronjy des bureaux télégraphiques; que la canonnière *Toungouz* (transport armé de quatre pièces de 4 livres) et dix torpilleurs de différentes tailles sont à Nicholaefsky, mais que les torpilleurs ne sont pas descendus même une seule fois jusqu'à Pronjy; puis il apprend qu'il y a au cap Pronjy une fabrique de conserves fumées de saumon; en outre, il reconnaît échoué sur un bas-fond, à l'est du cap Sabaf, un grand voilier; il cherche à s'en approcher, mais le peu de profondeur de l'eau ne le lui permet pas. A midi 10, l'inspection était terminée et on revenait à bord. Le commandant Fujimoto allait passer avec l'*Ibuki* à Popoba, et le 15, à 1 heure 30 du soir, retournait à Alexandrovsky.

Le 22 août, Fujimoto, se basant sur les ordres de Yamada, donnait au commandant Kutsumi, de l'*Ariake*, des instructions pour l'inspection et la menace de la côte auprès du cap Quaol; il faisait partir l'*Ariake* et le *Mizore*. Ces deux bâtiments se mettaient en route le 23 au matin; le lendemain matin, ils étaient devant le cap en question; ils mettaient à terre un groupe de visite et obtenaient des renseignements détaillés sur Nicholaevsky. A la nuit, les deux bâtiments allumaient leurs projecteurs; ils éclairaient la côte du voisinage et la direction de Nicholaevsky. Le 25, à l'aube, ils appareillaient et allaient détruire à coups de canon le bureau télégraphique du cap Quaol; sur leur route de retour, à 2 heures 15, ils bombardaient encore le bureau de Lazaref, et à 5 heures 42 du soir, rentraient à Alexandrovsky. Ainsi, par leurs mouvements, le *Fubuki* et l'*Harusame*, de la même flottille, se tenaient à tour de rôle dans le détroit et assuraient la continuité des communications.

b) *Croisière du Tainan-Maru et du Hong-Kong-Maru sur les côtes nord et est de Sakhaline.* — Le contre-amiral Nakao, de la IV^e escadre, qui, avec son bateau-amiral *Tainan-Maru*, avait

été au secours de l'équipage du vapeur allemand *Kashil*, qui avait sombré près du cap Kita-Shicho, était arrivé le 26 juillet à Otaru; le 31, il recevait de Kataoka l'ordre d'aller croiser avec le *Tainan-Maru* et le *Hong-Kong-Maru* sur la côte est de Sakhaline et dans la baie du Nord, et, le 2 août, à 6 heures du matin, il appareillait avec ces deux bâtiments. Sur un télégramme du vice-amiral Ijuin, vice-chef d'Etat-Major en croisière dans le Nord, il entrait le 3 à Korsakoff. Le 5, il recevait de Kataoka l'ordre d'aller de nouveau croiser sur les côtes nord et est de Sakhaline, d'y empêcher par ce côté l'importation du matériel ennemi et de surveiller la côte de la mer d'Okhotsk, à l'ouest du 146° méridien.

Nakao quittait Korsakoff le 6 août, à 1 heure du soir; il se dirigeait d'abord vers l'île Kaikyo, mais, à partir de 10 heures et demie, entrait dans un épais brouillard; il changeait alors de but et allait vers le port de Kueguda; mais le brouillard persistant bouchait la mer; le 9, il arrivait auprès du cap Elizabeth sans que la brume s'éclaircisse, il faisait alors un grand détour vers la baie de Sakhaline; le 11, à 4 heures 40 du matin, le brouillard commençant à se dissiper, il reconnaissait le cap Mary, dans le N. 59 E., puis entrait à Kueguda. Il débarquait sa compagnie de débarquement, sous le commandement du lieutenant de vaisseau Ohara Shuuni, officier de section du *Tainan-Maru*, et lui faisait faire l'inspection du voisinage; il passait la nuit mouillé au S. 1/2 O. du cap Mary. Le lendemain 12, les deux bâtiments se séparaient; le *Hong-Kong-Maru* appareillait de bonne heure pour Petrobousky; le *Tainan-Maru* partait ensuite et mouillait à midi 17 auprès de l'entrée de la baie Bakal, que l'on faisait inspecter par la compagnie de débarquement sous les ordres du lieutenant de vaisseau chef de section Abe Tsuneo. Le 13, à 5 heures du matin, il appareillait et en allant vers Kol, il apercevait par tribord un voilier qu'il faisait visiter. C'était le voilier *Antiope* qui faisait route, chargé de sel, vers Nikolaievsky; on s'en emparait; le lieutenant de vaisseau Abe devait le conduire avec 11 hommes à la baie du Nord et attendre l'arrivée du groupe. A 2 heures 17 du soir, le *Tainan-Maru* arrivait à Kol; il envoyait sa compagnie de débarquement la visiter, mais celle-ci n'y constatait rien de spécial. En outre, le *Hong-Kong-*

Maru, qui avait quitté le 12 le *Tainan-Mar*, était pris aussitôt dans le brouillard et mouillait à l'est du cap Petrobousky. Le 13, vers 7 heures du matin, il profitait d'une éclaircie pour s'en rapprocher et, n'apercevant que neuf maisons d'indigènes en chaume et des tas de bois flottant au bord de la mer, il ne jugeait pas nécessaire de faire fouiller le rivage; il se dirigeait vers Kol en inspectant la côte et, vers 4 heures du soir, il rejoignait le *Tainan-Mar* qui se trouvait devant ce village. Nakao partait alors avec les deux bateaux pour la côte ouest de la mer d'Okhotsk et arrivait le 14, à midi 46, à l'extérieur du port de Aian; il envoyait à terre les compagnies de débarquement des deux bâtiments sous le commandement du lieutenant de vaisseau Shibouchi Gokichi, chef de section du *Hong-Kong-Mar*; les Russes et les indigènes s'enfuyaient à l'approche de nos troupes. Elles apprenaient qu'il y avait à peine deux Cosaques à y séjourner et s'emparaient de plusieurs choses qu'ils avaient abandonnées. Pour les dix maisons de ce port, il y avait une magnifique église. Sur la côte, il y avait plusieurs magasins; on s'assurait que la profondeur d'eau dans la baie en permettait un accès commode aux embarcations, puis les troupes allaient encore visiter la baie du Sud et retournaient à bord. Nakao quittait Aian avec ses deux bâtiments le 15, à 8 heures du matin, et se rendait malgré le brouillard à l'embouchure de l'Okhotsk; le 17, à 8 heures du matin, la brume s'étant levée, il apercevait distinctement le cap Malkan et, à 4 heures du soir, transportait son mouillage à l'embouchure du fleuve. Bientôt arrivait une embarcation. C'était le maire de l'endroit qui, prenant nos bâtiments pour des Russes, venait faire visite; on le prenait comme guide. Le 18 au matin, on faisait débarquer les compagnies de débarquement sous les ordres du lieutenant de vaisseau Ohara; à peine à terre, elles faisaient prisonniers quatorze Cosaques; une partie s'en servait comme guides pour aller aux poudrières qui se trouvaient dans l'ouest de la ville, l'autre occupait les points importants de la cité. Le lieutenant de vaisseau Ohara, avec quelques hommes, se rendait à la mairie où il s'emparait de papiers importants, puis on rentrait à bord avec les quelques fusils et munitions qui étaient dans les magasins. Nakao ordonne à l'*Hong-Kong-Mar* d'aller croiser en baie de Sakhaline pour sur-

veiller la navigation clandestine et de se trouver dans la baie du Nord le 20, à midi. Lui-même appareille avec le *Tainan-Maru* et entre dans cette baie le 19, à 5 heures 20 du soir. Le 20, il envoie le lieutenant de vaisseau Abe conduire la prise *Antiope* à Korsakoff et bientôt il est rallié par le *Hong-Kong-Maru*. Celui-ci, qui s'était précédemment séparé du *Tainan-Maru* devant Okhotsk, était entré le 19, à 4 heures du soir, en baie de Sakhaline et s'était dirigé vers le mouillage du Nord tout en faisant des sondages; il y arrivait à 7 heures 20, faisait une inspection et ne trouvait rien de particulier; il appareillait le 20 avant l'aube et, à 11 heures, ralliait le *Tainan-Maru* dans la baie du Nord. Nakao donnait alors l'ordre du retour. Le 22, ils arrivaient auprès de l'île Kahyo, où un voilier se trouvait mouillé. Le *Hong-Kong-Maru* allait le visiter. C'était le *Domei-Maru*, avec un chargement de 700 peaux huilées; on confisquait un matériel complet d'instruments de pêche et de chasse. Le *Tainan-Maru* plantait dans l'île un écriteau interdisant la pêche et mouillait dans le voisinage. Le 23, Nakao envoyait le *Hong-Kong-Maru* en avant pour inspecter Manue; lui-même allait avec le *Tainan-Maru* à Chichimeneff et y envoyait sa compagnie de débarquement; les habitants venaient au-devant d'elle en la saluant chapeau bas et montraient des intentions pacifiques. On apprenait que notre armée avait déjà occupé ce point. Le *Hong-Kong-Maru* sortait aussitôt du port et mouillait dans l'après-midi du 23 devant Manue, mais l'état de la mer ne lui permettait pas de la faire visiter. Il échangeait des signaux avec notre garnison et, apprenant qu'il n'y avait pas de changements sur terre, quittait le port. Il rejoignait, le 24, le *Tainan-Maru* à l'est du cap Noka-Chisho et, à 2 heures 58 du soir, les deux bâtiments rentraient ensemble à Korsakoff.

c) *Tournée du Suma et de l'Izumi à la presqu'île du Kamtchatka.* — Le 5 août, le contre-amiral Togo, de la III^e escadre, qui était à Korsakoff, avait reçu de Kataoka l'ordre d'aller avec le *Suma*, un bâtiment en service spécial, et l'*Izumi* faire une sérieuse inspection des positions occupées par l'ennemi sur la côte sud de la presqu'île du Kamtchatka et d'examiner la situation des animaux marins à l'archipel des Kommandolsky. Le

lendemain, il donnait ses ordres en conséquence et arrêtait les différents mouvements. Le bâtiment en service spécial devrait être rendu à l'île Sanshu avant le 17. Lui quittait Korsakoff le 6 avec le *Suma* et l'*Izumi*. Il faisait du nord pendant trois jours et trois nuits et demie et arrivait le 10 à l'île Sanshu. Il examinait d'abord la situation des membres de la Hoko Gikwai (Assemblée des Nouvelles et Communications), puis cherchait à avoir des renseignements sur le Kamtchatka, mais aucun des habitants de l'île n'y était allé, aussi ne pouvait-il avoir de détails sur la situation. L'escadrille quittait son mouillage le 12 et se dirigeait vers le Nord en longeant la côte est du Kamtchatka; le lendemain, à 7 heures du matin, elle arrivait à l'est de la baie Bilchin, où les deux bâtiments se quittaient. L'*Izumi* partait en avant pour aller délivrer le lieutenant de vaisseau de réserve Gunshi qui avait été fait prisonnier de guerre auparavant et était, paraît-il, enfermé dans les baraquements du phare du cap Dalny, et se dirigeait vers ce cap. Le *Suma* profitait de l'occasion pour faire une manœuvre d'intimidation sur Petropovlovsky en entrant brusquement dans la baie. L'*Izumi*, s'étant approché du phare du cap Dalny, signalait : « Rendez-vous, sinon nous vous détruisons à coups de canon. » Comme on ne répondait pas, il tirait plusieurs coups de menace, et l'on voyait plusieurs des soldats de garde s'enfuir dans les bois. Le commandant de l'*Izumi*, capitaine de vaisseau Ishida Ichiro, donnait alors ses principales instructions au lieutenant de vaisseau Hirosawa Tsuru et lui faisait attaquer les casernements du phare avec des fusiliers et un groupe de torpilleurs; celui-ci n'entendait aucune voix à l'intérieur des casernements et ne découvrait pas même le lieutenant de vaisseau Gunshi, qui était le but de ses recherches; dans le voisinage, il ne trouvait pas un être humain; on s'emparait de différents objets abandonnés, et après des recherches dans les parages, on rentrait à bord. L'*Izumi* levait l'ancre aussitôt et revenait rapidement à l'endroit où se trouvait le *Suma*. Celui-ci, qui avait fait auparavant irruption dans la baie, s'était dirigé vers Petropovslovsky; il avait tiré quelques coups de canon auxquels on n'avait pas répondu; il s'était assuré qu'il n'y avait pas d'armements préparés dans le voisinage, puis s'étant encore avancé davantage, il avait jeté le trouble dans la

garnison, et les habitants aussi semblaient s'agiter. A 10 heures 30, on découvrait des casernements où il y avait des mouvements de troupes; on les bombardait, et ceux-ci ayant hissé le drapeau blanc, on cessait le tir, puis on visitait le vapeur américain *Australia* qui se trouvait dans le port et on apprenait qu'il était chargé de blé, de thé et de conserves et ravitaillait les troupes stationnées sur les différents points de la côte russe; on s'en emparait, mettait du personnel à bord et le dirigeait le 14 sur Yokosuka. Le contre-amiral Togo ordonnait de faire faire une inspection par la compagnie de débarquement; à 3 heures du soir, le lieutenant de vaisseau Hiraiwa Motoo débarquait avec les fusiliers et les sections attachées. Auparavant, le chef du district, le lieutenant de vaisseau Hiraiwa Motoo débarquait avec les habitants et les soldats. Le lieutenant de vaisseau arrivait à la mairie et s'emparait des documents publics et de quelques fusils. Il apprenait des gens qui se trouvaient encore là que le port comprenait 60 maisons et 400 habitants, qu'il y avait trois églises, une école et un hôpital; qu'il y avait une garnison d'environ 60 volontaires, mais que l'on manquait de protection solide, qu'il n'y avait ni ligne télégraphique ni téléphone reliant avec l'intérieur, que le lieutenant de vaisseau Gunshi se trouvait en bonne santé au village de Milkowa, à une distance de 300 lieues russes; il s'assurait en outre qu'il y avait à terre un parc à charbon, une poudrière, un magasin d'approvisionnements public, les greniers d'une société commerciale de production et il rentrait à bord. La population, d'abord effrayée par le bombardement, n'apparaissait plus dans la ville comme s'il lui était arrivé une catastrophe, mais voyant que nos hommes, bien disciplinés, ne commettaient pas la moindre déprédation, des gens avaient commencé à rentrer à partir du soir; mais le chef du district, le lendemain 14 même, ne semblait pas être encore revenu. Le contre-amiral Togo lui adressait alors une lettre lui enjoignant d'avoir à traiter avec bienveillance le lieutenant de vaisseau Gunshi et les sujets de l'Empire. Le 14, à 2 heures du soir, les deux bâtiments appareillaient pour l'archipel des Komandrosky. Le 16 août, à midi, ils arrivaient à Nicholisky, île de Behring, et tiraient quelques coups à blanc. Les habitants les prenaient pour des bâtiments anglais qui saluaient la terre,

et le chef du bureau de police arrivait en visite; on le prenait comme guide et on faisait débarquer les compagnies de débarquement sous les ordres du lieutenant de vaisseau Hiraiwa. L'Izumi faisait visiter le vapeur américain *Montal* qui se trouvait dans le port et le capturait. On lui donnait un équipage et on l'envoyait à Yokosuka. Ce bâtiment avait un chargement de vivres, de charbon, de différents produits et approvisionnait les troupes russes qui se trouvaient de différents côtés. Sitôt à terre, le lieutenant de vaisseau Hiraiwa confiait à une partie de sa troupe l'inspection et la surveillance du voisinage et il faisait guider l'autre par le chef de police, allant inspecter le siège du gouvernement et la ville; il apprenait que le gouverneur et le suppléant étaient en tournée d'inspection le long de la côte, constatait qu'en dehors des magasins officiels, des poudrières et des greniers de la Société Hochik il y avait église, école et hôpital. A 5 heures 30, l'inspection terminée, il rentrait à bord.

Pour inspecter l'état de la chasse aux animaux marins, le contre-amiral Togo partageait les rôles entre ses deux bâtiments; il décidait que l'on irait croiser le 17 sur les côtes nord et sud de l'archipel des Commandrosky, mais un épais brouillard régnait depuis le matin et finalement il y renonçait. A 2 heures du soir, il se rendait une seconde fois à la baie Abacha et le 19, à 6 heures du soir, entrait à Petropovlovsky. Le contre-amiral examinait les papiers saisis précédemment. Il découvrait qu'en 1904 les Russes avaient incendié douze de nos bateaux de pêche qui pêchaient dans la presqu'île du Kamtchatka et que l'on avait tué 170 hommes des équipages. Pour savoir la vérité sur cette affaire, le 20, à 8 heures du matin, le lieutenant de vaisseau Hiraiwa retournait à terre avec les fusiliers de la compagnie de débarquement et il y recherchait la demeure du chef du district; mais il apprenait que celui-ci n'était pas encore revenu; il se voyait obligé de saisir les documents officiels et il rentrait à bord à midi. Ce jour-là, le contre-amiral apprenait par une lettre du chef du district l'endroit où il se trouvait, et il avait des nouvelles du lieutenant de vaisseau de réserve Gunshi, mais il n'avait que peu de temps et ne pouvait aller au secours de cet officier qui se trouvait provisoirement à 300 lieues russes, dans un endroit où les communications étaient difficiles; aussi

écrivait-il une nouvelle lettre au chef du district pour le réprimander et lui dire de ne plus traiter nos nationaux inhumainement et d'avoir des égards pour le lieutenant de vaisseau Gunshi. Il quittait le port à 2 heures du soir et arrivait le 21, à midi, à l'île Sanshu. Il transmettait à la Hoko Kwaisha les nouvelles de ce lieutenant de vaisseau; il complétait son charbon grâce au bâtiment en service spécial et le renvoyait seul à Korsakoff. Le *Suma* et l'*Izumi* appareillaient le 22 et le 25 rentraient à ce même port.

d) *Les 1^{re} et 6^e flottilles convoient les Russes de Sakhaline libérés.* — Le contre-amiral Yamada, de la III^e escadre, qui se trouvait à Alexandrovsky, recevait le 20 août de Kataoka avis que les transports de la guerre *Kôtô-Maru* et *Tôgô-Maru* embarquaient environ 1.500 Russes qui avaient demandé à passer dans la province maritime de l'Amour; ils quitteront Korsakoff le 23 et arriveront à Alexandrovsky le 25; il faudra les débarquer à la baie Kastori; qu'il s'entende avec les officiers de terre inspecteurs (sur le *Koto-Maru* il y avait le lieutenant d'infanterie Nagaya Shosaku, sur le *Togo-Maru* le sous-lieutenant Yoshisawa Shojû) et envoie quelques-uns des bâtiments sous ses ordres ou des contre-torpilleurs pour les convoier. Yamada s'adresse alors au commandant Kujimoto, de la 1^{re} flottille. Avec les bâtiments sous ses ordres, il restera en jonction avec l'*Harusame*, que l'on a envoyé à l'E.-S.-E. du phare Krester-Kamp en protection indirecte et convoiera les transports en question. En conséquence, la 1^{re} flottille quittait Alexandrovsky le 26, à 6 heures 45 du soir, avec le *Koto-Maru* et le *Togo-Maru* (le premier portait environ 2.000 hommes, le deuxième 1.000). Le 27, à 4 heures 55 du matin, on mouillait devant le cap Chupoi de la baie Kastori, et les deux bâtiments commençaient aussitôt le débarquement. La section du Fûbuki visitait les environs du phare Krester-Kamp et apercevait dans le phare les traces toutes récentes du passage des soldats qui devaient le garder, puis elle rentrait à bord; à 10 heures 10, cinq ou six soldats ennemis, armés de sabres et de fusils, se montraient au défilé de Krester-Kamp; on les dispersait aussitôt. Ce jour-là, les vagues se faisaient de plus en plus hautes, mais comme le mouillage était bon, le débar-

quement, commencé à 5 heures 51 du matin, se poursuivait sans interruption, et avant 3 heures du soir on avait mis à terre les 3.000 Russes avec leurs bagages et des vivres. Pendant ce temps, l'*Harusame* restait stoppé au point convenu; il restait en liaison avec la 1^{re} flottille et assurait une protection indirecte. Le commandant Fujimoto levait l'ancre sitôt sa mission terminée et rentrait à Alexandrovsky à 8 heures 5. Il y recevait de Yamada l'ordre de convoyer de nouveau les transports *Koto-Maru* et *Toyotomi-Maru*, qui devaient appareiller le 28 avec environ 2.000 Russes qui restaient encore; il avait à remplir le même rôle que la première fois. Fujimoto le confiait aussitôt à l'*Arare* et à l'*Harusame*. Mais du 28 au 31, le temps était si mauvais que l'on ne pouvait quitter le port; enfin on appareillait le 31, à midi 40, et l'on mouillait à 5 heures 47 au sud-ouest du cap Koekokk, dans la baie Kastori. Le débarquement des émigrants commençait le 1^{er} septembre, à l'aube; à midi 30, il était terminé; aussitôt on prenait la route de retour, mais la violence de la mer obligeait à un retour en arrière et l'on passait la nuit dans un mouillage de fortune pour rentrer le lendemain à Alexandrovsky.

La protection des premier et deuxième convois avait été effectuée par la 1^{re} flottille, mais c'est la 6^e qui assure celle du troisième. Le 10 septembre, le commandant Kuboto recevait de l'amiral Dewa avis que le transport de la guerre *Manri-Maru* (officier inspecteur : sous-lieutenant Sakamoto Kanai), avec 1.600 Russes, devait passer le 11 à Alexandrovsky pour se rendre à la baie Kastori et qu'il fallait faire protéger par le *Satsuki* et l'*Akatsuki* le convoi et son débarquement. Kuboto donnait ses instructions au commandant du *Satsuki*, capitaine de corvette Mizushima Sanjiro, et cet officier appareillait le 11, à 10 heures du soir, avec le *Satsuki* et l'*Akatsuki* pour convoyer le *Manri-Maru*. On entrait le lendemain à l'aube en baie de Kastori et l'on commençait aussitôt le débarquement; mais les troupes de terre s'y opposaient, et on interrompait le travail pendant un moment. Bientôt le capitaine russe Storigoff, muni des ordres du général Fishasky, surintendant des rives de l'Amour, se rendait au *Satsuki* pour conférer avec le commandant : on désirait que les Russes libérés soient désormais dirigés sur Nicholaievsk. Si l'on ne le permettait pas, il demandait que l'on prévienne quelques jours

d'avance, que la Russie préparait un vapeur qui devrait les transporter de ce port à Nicholaïevsk; on désirait en outre que le débarquement actuel se fasse à Alexandrovsky. Cependant, le commandant Mizushima, disant que l'on devait débarquer à partir du point déjà choisi, faisait reprendre le débarquement qui se terminait à 10 heures du soir. Aussi appareillait-il le 13 avec le *Manri-Maru* et il rentrait à 10 heures 30 du matin à Alexandrovsky.

e) *La croisière du Kumano-Maru et de la 1^{re} flottille.* — Le 24 août, le vice-amiral Dewa informait le commandant Ikenaka, du *Kumano-Maru*, que le vice-amiral Ijuin, vice-chef d'Etat-Major, quittait Tokyo le 25, qu'il devait passer par Aomori, Hakodaté et faire une tournée d'inspection à Sakhaline à partir d'Otaru. Il lui donnait l'ordre de se rendre à Otaru avec le *Kumano-Maru* et de se mettre à la disposition de cet officier. En conséquence, le commandant Ikenaka quittait Ominato le 25 avec son bâtiment, passait à Hakodaté et entra le 27 à Otaru. Le lendemain, il embarquait Ijuin et sa suite (de l'état-major du quartier-général : capitaine de vaisseau Egami Antaro, capitaine de frégate vicomte Kogasa Gencho et leur suite) et quittait le port. Le 29, à 6 heures du matin, on arrivait à Korsakoff, et aussitôt Ijuin mandait à son bord Kataoka, Dewa et Taketomi; puis, ayant examiné le travail de renflouement du *Novik*, dans l'après-midi il débarquait, allait faire visite au général Takenouchi, commandant la partie sud de Sakhaline, visitait la ville, rentrait à bord et appareillait. Le 31, à 6 heures du matin, il entra à Alexandrovsky. Ijuin recevait à son bord la visite de Yamada et de tous les commandants, puis il rendait la sienne à Yamada à bord de son bâtiment-amiral. Il débarquait ensuite, allait voir le général Haraguchi, commandant la XIII^e division, et gouverneur de la partie occupée dans le Nord, et il inspectait la ville. A partir du 1^{er} septembre, le mauvais temps faisait retarder le départ, mais comme le temps s'était remis au beau le 3, Ijuin, après avoir inspecté sur le *Kumano-Maru* la baie Kastori, lui donnait l'ordre d'aller à Tougi et s'en séparait. Sur le *Fubuki* et avec l'*Ariake*, de la 1^{re} flottille, que le contre-amiral Yamada avait mis particulièrement sous ses ordres, il se dirigeait

vers le détroit de Mamiya, inspectait Pogohi du large, tournait, allait croiser en baie de Kastori et, à 3 heures du soir, arrivait à Tougi. Après examen de la position, il passait de nouveau sur le *Kumano-Maru* qui, arrivé le premier dans la baie, attendait ses ordres, et le 5 au matin rentrait à Korsakoff.

Le 5 septembre, Kataoka ordonnait au commandant Ikenoka d'aller croiser, encore sous les ordres du vice-chef d'Etat-Major, sur la côte est de Sakhaline et auprès de l'île Kaikyo, et au commandant Fujimoto d'agir avec le *Fubuki* et l'*Arare*, sous les ordres directs de ce même officier. Le 6, Fujimoto partait d'abord pour Wakanai avec ses deux contre-torpilleurs. Le *Kumano-Maru* appareillait plus tard et entraît le lendemain matin à Wakanai. Après l'examen de la terre par Ijuin, il levait de nouveau l'ancre. Le 8, à 4 heures 40 du soir, il mouillait à la baie Talaika, à l'embouchure du Polonai. Le 9, Ijuin embarquait dans une vedette, jetait un coup d'œil sur les habitations russes sur la rive ouest de l'embouchure, apprenait des habitants qu'il y avait encore des soldats russes en déroute cachés dans les bois auprès de la lagune de Talaika, et recevait leurs plaintes, disant que ceux-ci se livraient de temps en temps à des déprédations et à des meurtres; il envoyait l'*Arare* en informer la petite troupe qui occupait le cap Shilaroka, et il faisait faire par le *Fubuki* la surveillance du côté de la lagune Talaika.

Lui-même remontait le Polonai avec sa vedette, inspectait les villages des Olokko; le 10, il passait sur le *Fubuki*, terminait en personne l'inspection du côté de Polaika et rentrait au *Kumano-Maru*. Les bâtiments appareillaient une première fois le 11, mais devant le mauvais temps allaient s'abriter sous le cap Saint-Georges. Le 12, ayant attendu la levée du brouillard, ils appareillaient, passaient par l'ouest de l'île Kaikyo, sortaient à l'est du cap Kita-Chisho et se dirigeaient vers la baie du Nord; le 14, ils mouillaient à la baie Bakal. Ijuin débarquait et allait inspecter la topographie. Le *Kumano-Maru* et les contre-torpilleurs passaient à la baie Nadeida et tournaient dans la baie Kuguda. Le 16, vers 11 heures du matin, on apercevait au loin un voilier dans le Nord, puis dans le N. 1/2 E. un vapeur qui faisait route au Sud. Le *Fubuki* filait sur le vapeur, l'*Arare* vers le voilier, et les visitaient; le voilier était relâché, mais le vapeur, qui était

le *Balakooda*, appartenant à la Compagnie américaine des vapeurs du Pacifique, était chargé de sel et faisait route clandestinement sur Nicholaesk; on le capturait, lui mettait un équipage et l'envoyait à Yokosuka. Le 18, au matin, on arrivait à l'entrée de la lagune de Sontel. Le vice-chef d'Etat-Major en inspectait les parages et terminait ici son inspection de la côte nord de Sakhaline; à midi 50, on appareillait et on prenait le chemin du retour; le 19, on était à l'entrée de la baie Nue, Ijuin débarquait et allait inspecter la côte; de là on se dirigeait vers l'île Kaikyo; quand on en approchait, le 20, vers 8 heures 50 du matin, on apercevait un voilier dans le lointain : le *Fubuki* allait le visiter; le *Kumano-Maru* et l'*Arare* allaient mouiller à 10 heures 10 à un point d'où l'on relevait le point culminant de l'île Kaikyo, dans le S.-E. $1/2$ E.; Ijuin allait visiter l'île. Le *Fubuki* confisquait les fusils et les munitions du voilier, l'avertissait qu'il était défendu de pêcher et le relâchait. Puis la petite flottille appareillait, passait par Nayol et entraît le 22, à 10 heures 30 du matin, à Korsakoff. Les contre-torpilleurs quittaient le vice-chef d'Etat-Major et rejoignaient leur escadre. Le *Kumano-Maru*, passant par Otaru et Ominato, arrivait à Aomori le 25, à 4 heures du soir. Le lendemain, le groupe du sous-chef d'Etat-Major quittait le bâtiment, sa mission étant entièrement terminée. Ijuin regagnait le Sud par terre et rentrait le 27 au quartier général.

IV^e §. — Opérations sur la côte de Sakhaline.

a) *Inspection de la côte ouest par la 5^e flottille de contre-torpilleurs.* — Le 29 juillet, le commandant Hirose, de la 5^e flottille, recevait de l'amiral Kataoka l'ordre d'aller inspecter la côte, entre les caps Zue et Suchukambis; il quittait le jour même Alexandrovsky avec le *Yugiri* et le *Kagero* et faisait route au sud, en longeant la côte; chaque fois qu'il apercevait une plaine ou un village, il s'en approchait en sondant et en faisait une inspection détaillée; il arrive ainsi à la baie Korsakoba (à 53 milles au sud d'Alexandrovsky), fait débarquer les sections de débarquement et les accompagne. A l'embouchure du Poleba, il y avait un grand bateau de type japonais avec un pavillon

blanc; on le visite et on y trouve un capitaine de l'armée russe et 11 soldats; ils se rendent et sont emmenés comme prisonniers à bord des deux contre-torpilleurs. Le 30, sitôt arrivés au cap Noyashi, les groupes de débarquement vont à terre faire l'inspection; il n'y a pas trace de bâtiments ennemis dans le voisinage; les habitants arborent partout des drapeaux blancs pour montrer leur soumission. Il n'y a pas là d'eau potable, mais l'endroit est riche en bœufs et en volailles. La côte est d'un accès facile aux embarcations et c'est un bon mouillage. Pour faire connaître le résultat de ses recherches, le commandant Hirose renvoie le *Kagero* à Alexandrovsky, après y avoir fait passer les prisonniers qui se trouvaient auparavant sur le *Yugiri*. Lui-même avec ce dernier continue sa route au Sud et visite la côte jusqu'à la baie Tsilmetcha, au Nord du cap Suchukambis, puis il remonte et rentre le 31, à 1 heure 8 du soir, à Alexandrovsky.

(A suivre.)

Les Constructions Navales Anglaises en 1913

(d'après l'Engineering du 26 décembre 1913)

Le bilan annuel des constructions navales anglaises peut être résumé comme suit, pour 1913.

A. — ESSAIS

Le nombre des grands navires ayant effectué en 1913 leurs essais officiels est de 10 (4 cuirassés, 2 croiseurs-cuirassés, 4 croiseurs), c'est-à-dire le même qu'en 1912. Les cuirassés comprennent d'abord le *Centurion*, l'*Ajax* et l'*Audacious*, du type *King George V* (programme 1910-1911), puis l'*Iron Duke*, le premier navire du programme 1911-1912. Pour ce dernier type, la longueur est passée de 169 à 177 mètres, le déplacement de 23.369 à 25.400 tonneaux; l'armement principal est resté fixé à 10 canons de 34 centimètres, mais les 16 canons de 102 ^m/_m ont été remplacés par 12 canons de 152 ^m/_m. Pour les quatre bâtiments, la vitesse a atteint et même légèrement dépassé 22 nœuds.

Les croiseurs-cuirassés sont la *Queen Mary*, dérivé du type *Lion*, et l'*Australia*, le second des deux croiseurs-cuirassés coloniaux du type *Indefatigable*. La *Queen Mary* a développé près de 80.000 chevaux torsiométriques, mais n'a dépassé que très légèrement la vitesse de 28 nœuds déjà atteinte par le *Lion* et la *Princess Royal*. L'*Australia* a donné 26 nœuds.

Les croiseurs sont le *Birmingham* et le *Sydney*, du type « cités », et l'*Amphion* et le *Fearless*, les derniers échantillons du type *Boadicea*. Tous ont donné 26 nœuds.

Le tableau ci-après donne les principaux résultats de ces essais :

NOM du NAVIRE	CONSTRUCTEUR de la COQUE	CONSTRUCTEUR de la MACHINE	DÉPLACEMENT Tonnes	TYPE des CHAUDIÈRES	ESSAI A PUISSANCE NORMALE		ESSAI A TOUTE PUISSANCE	
					PUISSANCE DÉVELOPPÉE	Consommation de charbon par cheval-heure	PUISSANCE DÉVELOPPÉE	Consommation de charbon par cheval-heure
<i>Centurion</i>	Devonport	Hawthorn Leslie	23.369	Yarrow	Chevaux 49.770	K. 0.805	Chevaux 28.591	K. »
<i>Ajax</i>	Scott	Scott	23.369	Babcock et Wilcox	20.176	0.761	28.388	0.761
<i>Audacious</i>	Cammell Laird	Cammell Laird	23.369	Yarrow	20.378	0.761	29.097	0.671
<i>Iron Duke</i>	Portsmouth	d°	25.400	Babcock et Wilcox	20.784	0.805	30.415	0.716
<i>Queen Mary</i>	Palmer	Brown	27.433	Yarrow	58.195	0.761	79.790	0.716
<i>Australia</i>	Brown	d°	19.102	Babcock et Wilcox	32.443	0.671	49.070	0.671
<i>Sydney</i>	London Glasgow C°	London Glasgow C°	5.487	Yarrow	22.710	0.716	25.853	0.626
<i>Birmingham</i>	Armstrong	Hawthorn Leslie	5.530	d°	23.116	0.805	26.867	0.761
<i>Fearless</i>	Pembroke	Bardmore	3.393	d°	15.309	»	19.162	»
<i>Amphion</i>	d°	Parsons C°	3.556	d°	15.410	0.850	19.060	0.761

Les puissances sont exprimées en chevaux torsiométriques, les consommations en charbon équivalent au combustible total dépensé. Les consommations par mille à toute puissance, déduites de ces chiffres, ressortent à 950 kg. environ pour les cuirassés, 2.040 kg. pour la *Queen Mary* et de 1.260 kg. pour l'*Australia*, 700 kg. pour le *Sydney* et le *Birmingham*, 550 kg. pour l'*Amphion*.

Les essais ont été effectués comme d'habitude avec des hélices différentes pour les navires de même type. On a essayé, en particulier, sur l'*Ajax* des hélices à quatre ailes, à fraction de pas élevée, mais ces hélices ont donné de moins bons résultats que les hélices à trois ailes.

Le double gouvernail des grands bâtiments a donné de bons résultats aux faibles allures, mais de moins bons à grande vitesse. Cette disposition paraît d'autre part avoir diminué le rendement des hélices et va être abandonnée sur les nouveaux types. On va essayer sur ceux-ci de placer deux safrans, l'un derrière l'autre dans le plan diamétral.

Vingt contre-torpilleurs (au lieu de 13 en 1912) ont fait leurs essais en 1913. Les vitesses réalisées sont données par le tableau ci-après :

TABLEAU

NOM DU BATIMENT	CONSTRUCTEUR	VITESSE DE L'ESSAI A TOUTE PUISSANCE
<i>Achates</i>	J. Brown	32,3
<i>Ambuscade</i>	d°	31,4
<i>Cockatrice</i>	Hawthorn-Leslie	30,9
<i>Contest</i>	d°	29,7
<i>Shark</i>	Swan-Hunter	31,4
<i>Sparrowhawk</i>	d°	30,7
<i>Sp. fire</i>	d°	30,3
<i>Lynx</i>	London Glasgow C°	31,9
<i>Midge</i>	d°	32,9
<i>Hardy</i>	Thornycroft	31,9
<i>Paragon</i>	d°	30,6
<i>Porpoise</i>	d°	30,8
<i>Garland</i>	Cammell Laird	30,4
<i>Fortune</i>	Fairfield	30,7
<i>Ardent</i>	Denny	29,5
<i>Luertes</i>	Swan Hunter	31,2
<i>Lysander</i>	d°	29,9
<i>Lark</i>	Yarrow	29,5
<i>Linnet</i>	d°	29,8
<i>Laforey</i>	Fairfield	29,9

Les 15 premiers bâtiments appartiennent à la classe K (programme 1911-1912). Leur longueur est de 79 m. 25, leur déplacement de 955 tonnes environ; l'armement comprend quatre canons de 102 ^m/_m et deux tubes lance-torpilles; la puissance prévue était de 24.840 chevaux torsionométriques, correspondant à une vitesse de 29 nœuds. Sur quelques-uns, de type spécial, on espérait obtenir 33 nœuds, vitesse qui ne paraît pas avoir été atteinte. Il reste en achèvement 5 bâtiments de cette classe, l'*Acasta*, le *Owl*, le *Christopher*, l'*Unity* et le *Victor*.

Les 5 derniers bâtiments sont les premiers de la classe L (programme 1912-1913). La vitesse de 31 nœuds avait été indiquée comme prévue pour ces bâtiments.

B. — LANCEMENTS

Le nombre total de navires lancés en 1913 a atteint 49, soit

le plus haut chiffre obtenu jusqu'ici. La comparaison des résultats des dix dernières années est donnée par le tableau ci-après :

	Nombre de navires lancés	Déplace- ment global en tonnes	Puissance globale en chevaux	Valeur totale des navires complètement terminés.	Prix moyen de la tonne
En 1913 :				FR.	FR.
Arsenaux	8	76.163	235.400	143.925.000	1.890
Chantiers privés (marine anglaise)	34	112.415	832.500	271.185.000	2.412
Chantiers privés (marines étrangères)	7	81.942	137.900	181.295.000	2.134
Total en 1913	49	273.520	1.205.800	596.405.000	2.180
En 1912 :					
Arsenaux	4	55.100	78.700	115.140.000	2.090
Chantiers privés (marine anglaise)	24	115.082	478.950	231.542.500	2.012
Chantiers privés (marines étrangères)	2	29.668	96.300	61.862.500	2.085
Total en 1912	30	199.850	653.950	408.545.000	2.044
En 1911 :					
Arsenaux	6	56.492	107.650	110.342.500	1.953
Chantiers privés (marine anglaise)	35	168.034	624.650	339.612.300	2.021
Chantiers privés (marine étrangères)	3	5.582	17.250	17.675.000	3.166
Total en 1911	44	230.108	749.550	467.630.000	2.032
Total en 1910	41	134.302	621.500	282.673.750	2.105
Total en 1909	38	127.061	501.200	293.531.250	2.310
Total en 1908	36	76.176	222.800	207.933.750	2.730
Total en 1907	33	134.802	394.200	343.703.000	2.550
Total en 1906	27	109.773	220.200	268.559.000	2.446
Total en 1905	27	132.030	264.150	304.186.750	2.304
Total en 1904	40	129.497	368.200	271.109.250	2.094
Total en 1903	42	155.437	342.000	318.150.000	2.047

Les 49 navires lancés en 1913 se décomposent comme suit :

a) Cuirassés.

2 cuirassés de { Benbow (Beardmore) ;
25.400 tonnes { Emperor of India (Vickers).

2 cuirassés de 27.941 tonnes { *Queen Elizabeth* (Portsmouth, machines de la Wallsend Co);
Warspite (Devonport, machines de Hawthorn-Leslie).

Les deux premiers cuirassés appartiennent au programme 1911-1912, les deux derniers au programme 1912-1913. Ceux-ci ont une longueur de 182 m. 87 et leur vitesse prévue est de 25 nœuds; ils portent 8 canons de 381 ^m/_m et 14 canons de 152 ^m/_m.

b) Croiseurs-cuirassés.

1 croiseur-cuirassé de 27.500 tonnes : *Tiger* (J. Brown).

Ce navire est le dernier de ce type, dont aucun échantillon n'a été mis en chantier en 1913.

c) Croiseurs.

3 croiseurs de 5.530 tonnes { *Birmingham* (Armstrong);
Lowestoft (Chatham);
Nottingham (Pembroke).
2 croiseurs de 3.556 tonnes { *Arethusa* (Chatham) } vitesse prévue 30 nœuds.
Aurora (Devonport) }

d) Contre-torpilleurs.

12 contre-torpilleurs de la classe K { *Fortune* (Fairfield);
Paragon, Porpoise, Unity, Victor (Thornycroft);
Lynx, Midge, Owl (London, Glasgow Co);
Ardent (Denny);
Contest (Hawthorn-Leslie);
Garland (Cammell Laird);
Ambuscade (J. Brown).
14 contre-torpilleurs de la classe L { *Laforey, Lawford, Louis* (Fairfield);
Lark, Linnet, Laverock (Yarrow);
Leonidas, Lucifer (Palmer);
Laurel, Liberty (J. S. White);
Loyal (Denny);
Laertes, Lysander (Swan Hunter);
Llewellyn (Beardmore).

On a vu plus haut que 5 des contre-torpilleurs de la classe L, lancés en 1913, ont fait leurs essais au cours de la même année.

e) *Sous-marins.*

2 à Chatham et 4 chez Vickers.

f) *Navires construits pour l'étranger.*

Cuirassé *Rio-de-Janeiro* (Armstrong) construit pour le Brésil, vendu à la Turquie;

Cuirassé *Almirante Latorre* (Armstrong) commandé par le Chili

Cuirassé *Reschadieh* (Vickers) commandé par la Turquie.

Contre-torpilleur *Almirante Condell* (J. S. White) commandé par le Chili.

3 monitors (Vickers) commandés par le Brésil.

A la liste des 42 navires lancés pour la marine de guerre anglaise, s'ajoutent 3 navires auxiliaires, les transports-pétroliers *Carol* (Devonport), *Trefoil* (Pembroke) et *Attendant* (Chatham), munis de moteurs à combustion interne.

C. -- MISES EN CHANTIER.

Les navires mis en chantier en 1912, et non encore lancés, comprennent:

2 cuirassés type <i>Queen Elizabeth</i>	{ <i>Valiant</i> (Fairfield), début du montage sur cale 31 janvier 1913; <i>Barham</i> (Brown), début du montage sur cale 24 février 1913.
6 croiseurs type <i>Aurora</i>	{ <i>Penelope, Phaeton</i> (Vickers); <i>Galatea, Inconstant</i> (Beard- more); <i>Royalist</i> (Beardmore); <i>Undaunted</i> (Fairfield).
	{ Commencés sur cale de décembre 1912 à mai 1913
6 contre- torpilleurs classe L	{ <i>Lydiard</i> (Fairfield); <i>Lennox</i> (Beardmore); <i>Legion</i> (Denny); <i>Lance, Lookout</i> (Thornycroft); <i>Landrail</i> (Yarrow).

Les mises en chantier de 1913 comprennent:

1 cuirassé type *Queen Elizabeth* : *Malaya* (Armstrong) construit sur les crédits fournis par la Malaisie. Marché signé en février 1913.

5 cuirassés de 26.163 tonnes	<i>Royal Sovereign</i> (Portsmouth); <i>Royal Oak</i> (Devonport); <i>Ramillies</i> (Beardmore); <i>Resolution</i> (Palmer); <i>Revenge</i> (Vickers).	commencés sur cale en décembre 1913 et janvier 1914
8 croiseurs type <i>Aurora</i> modifié de 4.470 tonnes	<i>Cordelia, Carysfort</i> (Pembroke); <i>Calliope, Conquest</i> (Chatham); <i>Cleopatra</i> (Devonport); <i>Comus</i> (Swan Hunter); <i>Carolina</i> (Cammell Laird); <i>Champion</i> (Hawthorn Leslie).	mis en chantier en juillet 1913 marchés signés en août 1913
16 contre- torpilleurs de la classe M	<i>Milne, Moorsom</i> (Brown); <i>Mings, Matchless</i> (Swan Hunter); <i>Miranda, Minos, Manly</i> (Yarrow); <i>Mentor, Mansfield</i> (Hawthorn Leslie); <i>Meteor, Mastiff</i> (Thornycroft); <i>Morris, Murray</i> (Palmer). <i>Marksman, Monaco, Monitor</i> (?)	commandés en août 1913

A la liste des bâtiments en achèvement s'ajoutent une vingtaine de sous-marins et trois transports pétroliers, *Servitor* (Chatham), *Ferol* (Devonport) et *Olympia* (Vickers).

Le second cuirassé chilien est également en achèvement à Elswick. La commande du second cuirassé turc, annoncée en 1911, ne paraît pas jusqu'ici avoir été confirmée.

D. — DURÉES DE CONSTRUCTION.

La marche des constructions, depuis 1906, dans les arsenaux, est donnée par le tableau ci-après:

NOM DU BATIMENT	DÉPLACEMENT	ORDRE DE MISE EN CHANTIER	DURÉE DE CONSTRUCTION					
			de la mise en chantier au monta- ge sur cal	du monta- ge sur cal au lanc ment	du lanc ment au 1 ^{er} essai officiel	du 1 ^{er} essai offici l à l'arme- ment complet	de la mise en chantier au 1 ^{er} essai offici l	TOTALE
PORTSMOUTH								
Bellerophon. . . .	18.898	Sept. 1906	2 mois ½	8 mois	15 mois ½	3 mois	26 mois	29 mois
Saint-Vincent. . .	19.958	Oct. 1907	2 mois ½	8 mois ½	15 mois	2 mois ½	26 mois	28 mois ½
Neptune.	20.218	Sept. 1908	4 mois	8 mois ½	11 mois ½	3 mois	24 mois	27 mois
Orion.	22.861	Juin 1909	5 mois	9 mois	12 mois ½	3 mois ½	26 mois ½	30 mois
King George V. . .	23.369	Avr. 1910	5 mois	9 mois	11 mois	2 mois	25 mois	27 mois
Iron Duke.	23.400	Avr. 1911	5 mois	9 mois	13 mois	»	27 mois	»
Queen Elizabeth. .	27.941	Avr. 1912	2 mois ½	12 mois	»	»	»	»
Royal Sovereign. .	26.163	Avr. 1913	5 mois	»	»	»	»	»
DEVONPORT								
Temeraire.	18.898	Oct. 1906	2 mois ½	7 mois ½	18 mois ½	2 mois ½	28 mois ½	31 mois
Collingwood. . . .	19.958	Nov. 1907	2 mois ½	9 mois	13 mois ½	3 mois ½	25 mois	28 mois ½
Indefatigable. . .	19.031	Oct. 1908	4 mois	8 mois	13 mois	3 mois	25 mois	28 mois
Lion.	26.773	Juin 1909	4 mois	8 mois	17 mois	5 mois	29 mois	4 mois
Centurion.	23.369	Avr. 1910	5 mois	10 mois	13 mois	5 mois ½	28 mois	33 mois ½
Marlborough. . . .	23.400	Avr. 1911	5 mois	9 mois	»	»	»	»
Warspite.	27.941	Avr. 1912	2 mois ½	13 mois	»	»	»	»
Aurora.	3.556	Avr. 1912	2 mois ½	11 mois	»	»	»	»
Royal Oak.	26.163	Avr. 1913	»	»	»	»	»	»
Cleopatra.	4.470	Avr. 1913	»	»	»	»	»	»
PEMBROKE								
Boadicea.	3.353	Avril 1907	3 mois	10 mois ½	9 mois ½	4 mois ½	23 mois	27 mois ½
Bellona.	3.353	Mars 1908	3 mois	9 mois	7 mois ½	4 mois	19 mois ½	22 mois ½
Blanche.	3.404	Déc. 1908	3 mois	7 mois ½	8 mois ½	3 mois	20 mois	23 mois
Blonde.	3.404	Juin 1909	4 mois	6 mois ½	8 mois	3 mois	19 mois ½	22 mois ½
Active.	3.556	Avril 1910	5 mois	7 mois ½	7 mois	2 mois ½	18 mois ½	21 mois
Amphion.	3.556	Nov. 1910	4 mois	8 mois ½	12 mois ½	3 mois ½	25 mois	28 mois ½
Fearless.	3.393	Avr. 1911	4 mois	7 mois	14 mois	2 mois	25 mois	27 mois
Nottingham.	5.530	Mars 1912	3 mois	10 mois	»	»	»	»
Cordelia.	4.470	Avril 1913	3 mois	»	»	»	»	»
Carysfort.	4.470	Avr. 1913	»	»	»	»	»	»
CHATHAM								
Chatham.	5.487	Sept. 1910	4 mois	10 mois	10 mois	3 mois	24 mois	27 mois
Lowestoft.	5.531	Mars 1912	4 mois	9 mois	»	»	»	»
Arethusa.	3.556	Avr. 1911	2 mois ½	12 mois	»	»	»	»
Calliope.	4.470	Avr. 1913	»	»	»	»	»	»
Conquest.	4.470	Avr. 1913	»	»	»	»	»	»

Les résultats relatifs aux grands navires construits par l'industrie privée sont donnés ci-après :

TABLEAU

NOM DU BATIMENT	CONSTRUCTEUR	DATE DU MARCHÉ	DURÉE DE CONSTRUCTION						TOTALE
			de la mise en chantier au montage sur cale	du montage sur cale au lancement	du lancement au 1 ^{er} essai officiel	du 1 ^{er} essai officiel à l'armement complet	de la mise en chantier au 1 ^{er} essai officiel		
Indomitable	Fairfield	21 Novembr. 1903	3 mois	12 mois 1/2	13 mois	2 mois 1/2	28 mois 1/2	31 mois	
Inflexible	Brown	21 Novembre 1903	2 mois 1/2	16 mois 1/2	12 mois	4 mois	31 mois	35 mois	
Invincible	Armstrong	21 Nov mbre 1903	4 mois	12 mois 1/2	19 mois	5 mois	35 mois 1/2	40 mois 1/2	
Superb.	Armstrong	4 Janvier 1907	1 mois	9 mois	17 mois	2 mois	27 mois	29 mois	
Vanguard	Vickers	Déc mbr. 1907	2 mois 1/2	10 mois 1/2	8 mois 1/2	4 mois	22 mois 1/2	26 mois 1/2	
Hercules	Palmer	1 ^{er} Mai 1909	3 mois	9 mois 1/2	9 mois 1/2	3 mois 1/2	22 mois 1/2	25 mois 1/2	
Colossus	Scott	1 ^{er} Mai 1909	2 mois	9 mois	14 mois 1/2	4 mois	22 mois 1/2	27 mois	
Monarch.	Armstrong	18 Déc mbre 1909	3 mois 1/2	12 mois	8 mois 1/2	4 mois	24 mois	28 mois	
Conqueror	B ardmor	18 Déc mbre 1909	3 mois 1/2	13 mois	13 mois	2 mois 1/2	29 mois 1/2	32 mois	
Thunderer	Thames Iron Works	5 Janvi r 1910	3 mois 1/2	9 mois	13 mois	3 mois	26 mois 1/2	29 mois 1/2	
Princess Royal	Vickers	18 Déc mbr. 1909	4 mois 1/2	12 mois	16 mois	2 mois 1/2	32 mois 1/2	35 mois	
New Zealand	Fairfi ld	16 Mars 1910	3 mois	12 mois	15 mois 1/2	1 mois 1/2	30 mois 1/2	32 mois	
Australia	Brown	16 Mars 1910	3 mois	16 mois	16 mois	2 mois	33 mois	37 mois	
Ajax	Scott	13 Déc mbre 1910	2 mois 1/2	13 mois	14 mois	4 mois	29 mois 1/2	34 mois	
Audacious	Camm ll Laird	13 Décembre 1910	3 mois	18 mois	10 mois	3 mois	31 mois	34 mois	
Queen Mary	Palmer	10 Janvier 1911	4 mois	12 mois 1/2	17 mois 1/2	3 mois 1/2	28 mois 1/2	32 mois	
Bendow	Beardmore	30 Janvier 1912	4 mois	17 mois 1/2	18 mois	3 mois 1/2	31 mois	34 mois	
Emperor of India.	Vickers	30 Janvier 1912	4 mois	17 mois 1/2	18 mois	3 mois 1/2	28 mois 1/2	32 mois	
Tiger	Brown	1 ^{er} Mars 1912	3 mois 1/2	18 mois	18 mois	3 mois	31 mois	34 mois	
Valiant	Fairfi ld	Octobr. 1912	3 mois	18 mois	18 mois	3 mois	31 mois	34 mois	
Barham	Brown	Octobre 1912	4 mois	18 mois	18 mois	3 mois	31 mois	34 mois	
Malaya	Armstrong	Février 1913	4 mois	18 mois	18 mois	3 mois	31 mois	34 mois	
Revenge	Vickers	Août 1913	4 mois	18 mois	18 mois	3 mois	31 mois	34 mois	
Ramillies	Beardmore	Août 1913	4 mois	18 mois	18 mois	3 mois	31 mois	34 mois	
Resolution	Palmer	Août 1913	4 mois	18 mois	18 mois	3 mois	31 mois	34 mois	

On voit que la durée de construction des grands bâtiments, malgré l'augmentation du déplacement, est restée sensiblement la même dans les arsenaux. Les chantiers privés, au contraire, ont été fortement éprouvés par les grèves, et le *Benbow*, l'*Emperor of India* (ex *Delhi*) et le *Tiger*, dont on escomptait l'achèvement en 24 à 26 mois, subiront des retards importants. Le « cuirassé construit en 24 mois », si souvent envisagé dans la presse anglaise, ne paraît pas encore devoir être réalisé depuis le *Dreadnought*.

Il est intéressant de rapprocher des chiffres ci-dessus les résultats obtenus sur le *Jean-Bart*. De l'ordre de mise en chantier à la clôture de l'armement, il s'est écoulé 37 mois, dont 10 mois $\frac{1}{2}$ de montage sur cale, 19 mois d'achèvement à flot et 4 mois d'essais. La *Bretagne* n'est restée que 9 mois sur cale et, si l'achèvement à flot ne dépasse pas les 19 mois du *Jean-Bart*, on peut espérer arriver à une durée totale ne dépassant pas 36 mois. C'est un progrès très marqué sur les constructions antérieures, mais il ne faut pas perdre de vue que deux autres puissances maritimes, les Etats-Unis et l'Autriche, ont déjà obtenu le même résultat.

Paris, le 13 janvier 1914.

L'Ingénieur en Chef de la Marine,

CALLOU.

BIBLIOGRAPHIE

ET

COMPTES RENDUS ANALYTIQUES

I

Ouvrages français et étrangers

Graf Ernst zu REVENTLOW. — *Deutschland zur See* (L'Allemagne sur mer). — Leipzig, 1913. Spamer. 48 gravures dans le texte et 4 planches en couleurs. — Cartonné, 7 fr. 50.

Le comte Reventlow, écrivain maritime bien connu, a cherché à donner dans cet ouvrage destiné spécialement à la jeunesse, une idée de la puissance navale allemande, dont les progrès ont été si rapides dans ces dernières années que les ouvrages qui la décrivent vieillissent très rapidement. Le livre du comte Reventlow porte en sous-ordre : « Ein Buch von der deutschen Kriegsflotte » (Un livre sur la marine de guerre allemande), pour rappeler l'ouvrage bien connu de Reinhold Werner : « Buch von der deutschen Flotte », qui a joui autrefois d'une très grande vogue, mais qui n'a plus maintenant qu'un intérêt historique.

Une partie importante de l'ouvrage du comte Reventlow, les deux cinquièmes environ, est consacrée à l'histoire de la marine allemande depuis l'époque du Grand Electeur jusqu'au moment présent : l'autre partie traite successivement du matériel, y compris les dirigeables et les aéroplanes, de l'organi-

sation et du personnel. De nombreuses gravures agrémentent cet ouvrage qui, exécuté surtout dans un but de propagande, peut servir aussi aux lecteurs étrangers désireux de prendre une connaissance adéquate de la marine de guerre allemande.

Docteur Conrad MÜLLER. — *Altgermanische Meeresherrschaft* (Empire de la mer de l'antique Germanie), avec 13 tables de gravures hors texte et 2 cartes. — Gotha, Friedrich Andreas Perthes. — Broché, 12 f. 50; cartonné, 14 fr. 40.

Cet ouvrage, consacré à l'épopée maritime des vieilles races germaniques, est un indice caractéristique des ambitions navales de l'Allemagne d'aujourd'hui. L'auteur y retrace les légendes fabuleuses et l'histoire réelle des vieilles peuplades germaniques en contact avec la mer, depuis les origines de l'Europe jusqu'à la fin des excursions des Normands. Il retrace la mythologie maritime des anciens Germains, il reproduit leurs poésies inspirées par la mer, il décrit leurs expéditions sur mer, leur commerce maritime, leurs découvertes, en particulier la pré-découverte de l'Amérique et la co-

l'ionisation de l'Islande, les empires fondés par ces peuples dans la Méditerranée. De la description enflammée de la domination de la mer réalisée par les anciens Germains, le lecteur allemand passera facilement de lui-même aux réalisations moins épiques, mais peut-être tout aussi ambitieuses de l'Allemagne actuelle.

Rudolf DIESEL. — *Die Entstehung des Dieselmotors* (La genèse du moteur Diesel). — Munich et Berlin, 1913, Julius Springer. 6 fr. 25.

Dans cet ouvrage, paru peu de temps avant la mort tragique de l'auteur, Diesel décrit en détail tous les travaux et tous les essais qui ont présidé à la genèse de son moteur. Il fait ressortir les trois idées fondamentales qui ont dirigé ses recherches : 1° le réchauffement de l'air pur dans le cylindre du moteur au moyen de la compression exercée par le piston, réchauffement qui dépasse de beaucoup la température d'inflammation du combustible employé; 2° l'arrivée successive de celui-ci finement pulvérisé et sa combustion dans cet air surchauffé et condensé; 3° la gazéification graduelle du combustible dans le cylindre même d'opération.

Les premiers essais pratiques commencèrent le 17 juillet 1893; mais après 38 jours de travail continu, on arriva à la conviction que le moteur, dans son état actuel, ne pouvait pas fonctionner de lui-même. Il fallut le transformer, ce qui prit deux mois.

Avec le second moteur on réussit, en février 1894, à obtenir, pendant quelques instants, le premier fonctionnement à vide. Mais ce moteur était encore inutilisable.

En novembre 1894 on commença les essais avec le gaz d'éclairage et de la benzine; en juin 1895 on commença les essais avec le pétrole, et enfin, en septembre 1896, la période d'essais fut terminée et on put

commencer la construction d'un moteur utilisable dans l'industrie.

LUDERS. — *Der Dieselmithus* (Le mythe du moteur Diesel). — Berlin, 1913, Krayn. — 5 fr. 60.

Cet ouvrage, comme l'indique le titre, est destiné à dissiper ce que l'auteur appelle le mythe Diesel, c'est-à-dire à retirer à Diesel toute contribution réelle à l'invention et au développement du moteur qui porte son nom. Le mythe Diesel, selon Lüders, a pour origine un fait réel : l'invention par Diesel en 1892 d'un moteur thermique rationnel, mais absolument impossible à réaliser dans la pratique. Après quatre ans d'essais, grâce à la générosité de plusieurs mécènes, on aboutit à la construction d'un moteur à pétrole radicalement différent du premier. Selon l'auteur, qui accumule sur ce sujet les preuves plus ou moins convaincantes, tirées de documents de toutes sortes, Diesel n'a montré aucune faculté inventive dans cette série d'expériences; son seul mérite, et il est encore considérable, est d'avoir donné la première impulsion à des recherches qui, grâce à une pléiade d'expérimentateurs et de constructeurs, devaient aboutir à la réalisation d'un moteur à combustion interne, à pétrole, auquel est attaché très improprement le nom de Diesel, grâce à la réclame ingénieuse faite par Diesel lui-même.

Nous n'avons pas à prendre parti dans cette campagne qui soulève une grande partie des ingénieurs et techniciens allemands contre la figure désormais historique de Diesel. En tout cas, quand même on arriverait à lui retirer le mérite d'avoir inventé et construit le moteur à combustion interne qui porte son nom, on ne saurait lui enlever l'idée, qui devait être si féconde, d'un moteur thermique économique et celle de l'isothermie parfaite, qui prit chez lui le caractère d'une véritable obsession.

II

Périodiques français et étrangers

- Aéronautique.**
- Le service d'aviation navale. *Naval and Military Record*, 21 janvier, p. 58-59 et 4 février, p. 85.
- Aviation navale et militaire. *Id.* 14 janvier, p. 35.
- Constitution d'une aéronautique navale italienne. *Internationale Revue*, février, p. 65.
- Les conditions aérostatiques des dirigeables. *Zeitschrift für Flugtechnik*, 13 décembre, 1913.
- Système de phares pour l'aéronautique. *Monatshefte der Luftfahrer-Stiftung*, décembre 1913.
- Aéroplanes allemands. *Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift*, 7 janv.
- Artillerie et cuirasse.**
- Méthode de recette et de tarage des poudres, par Sugot. *Mémorial de l'artillerie navale*, 1913, n° 3, p. 387-455.
- Note sur l'établissement d'un projet de bouche à feu, par Sugot. *Id.* *Id.* p. 457-480.
- Note sur l'ogive de moindre résistance, par le lieutenant de vaisseau de Masson d'Autume. *Id.* *Id.* p. 481-507.
- Projectiles en tungstène, par le capitaine Roger-Vasselin. *Revue d'artillerie*, janv., p. 343-350.
- La lutte des calibres, par Charles Bos. *Vie maritime et fluviale*, 25 janv., p. 21-27.
- Les effets de l'explosion du fulmicoton, par Hopkinson. *Engineering*, 6 février, p. 199-201.
- Instruction de défense des côtes à distance réduite, par le capitaine Beasley. *Journal of the Royal Artillery*, décembre 1913, p. 423.
- L'installation de l'artillerie lourde à bord par le capitaine de vaisseau Persius. *Technische Monatshefte*, 1913, n° 12, p. 370.
- Détermination expérimentale des données de balistique intérieure d'un projectile en fonction de son poids. *Zeitschrift für das gesamte Schiess-und Sprengstoffwesen*, 15 déc. 1913.
- Nouveau système de tir préparé, par le capitaine de corvette Manetti. *Rivista marittima*, déc. 1913, p. 467-474.
- Canons en fils de fer et canons à éléments compacts, par le capitaine de vaisseau Bravetta. *Lega navale*, 2° quinz. de janv., p. 36-37.
- Les télémètres et appareils d'observation du tir sur l'Espagne. *Revista general de marina*, nov. 1913.
- Epreuves et méthodes analytiques pour l'étude des poudres sans fumée, par le major Barrera. *Revista militar*, octobre 1913, p. 826.
- Constructions navales.**
- Les cuirassés Lorraine, Bretagne et Provence. *Technique moderne*, 1^{er} fév., p. 116-117.
- Les croiseurs légers anglais. *Yacht*, 17 janvier, p. 34-36.
- Les nouveaux éclaireurs français. *Id.* 31 janvier, p. 65-66.
- L'évolution du cuirassé, par Bernay. *Id.* 7 février, p. 81-82.
- Les constructions de navires de guerre en 1913. *Engineer*, 23 janv., p. 90-94 et 6 fév., p. 147-148.
- Les constructions de navires en 1913. *Engineer*, 6 février, p. 159-161.
- Les constructions de navires en 1913 (d'après le *Lloyd Register*). *Engineering*, 30 janv., p. 148-149.
- L'institution des constructeurs de navires japonais. *Id.* 6 février, p. 191-194.

- Le navire insubmersible, par Dickie.
 Paquebots insubmersibles.
 Types de cuirassés-croiseurs allemands, par Prendergast.
 L'essor des constructions de navires en Allemagne.
 Types de navires construits en 1913.
 La 15^e réunion générale de la Société allemande des constructeurs de navires. — par Flamm.
 Les constructions de navires en Allemagne en 1913.
 La considération des différentes positions d'assiette d'un navire dans le tracé des lignes, par Herner.
 Le plus grand vapeur à roues de côté du monde *See and Bee*.
 Les nouveaux navires de guerre allemands en 1913 comparés avec ceux de 1912 et avec les derniers navires anglais par Merleker.
 Types de navires, par Reichenbach.
 Sur la purification et la suppression des odeurs de l'air du navire, par Stefanovski.
 Noms des navires de guerre du programme de 1912.
 Types de navires.
 Droit maritime.
 Les adversaires des dépenses navales et la capture à la mer.
 Le développement du droit maritime dans les 50 dernières années.
 Écoles et instruction.
 Les écoles d'officiers à terre, par Pieraval.
 Point de vue technique du plan de formation des officiers.
 Instruction navale.
 Ordre général pour l'instruction des équipages.
 Formation du marin dans la marine marchande allemande.
 Sur les forces morales produites par l'instruction de la flotte.
 La nouvelle organisation de l'école navale.
 L'école de Pirapora.
 Électricité, télégraphie.
 La T. S. F. à bord de l'*Imperator*.
 Histoire maritime.
 La grande bataille navale du xvi^e siècle, Lépante, par le lieutenant de vaisseau Castex.
 La marine dans la guerre d'Espagne.
 Un vaisseau de ligne de la Renaissance.
 Le sifflet du Lord Admiral.
Engineer, 6 février, p. 163-164.
Marine Engineer, fév., p. 251-252.
The Navy, février, p. 34-35.
Shipbuilding and Shipping Record, 7 janvier.
 Id. Id.
Marine-Rundschau, fév., p. 156-173.
Schiffbau, 14 janvier, p. 255-256.
 Id. Id. p. 271-272.
 Id. 28 janvier, p. 305-308.
 Id. Id. p. 308-315.
Welt der Technik, 1^{er} nov. 1913, p. 404.
Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens, vol. 42, n^{os} 1 et 2, p. 1-38.
 Id. Id. p. 96-103.
Morskoï Sbornick, janv., p. 83-96.
Rivista marittima, déc. 1913, p. 513-520.
Naval and Military Record, 4 fév., p. 86.
Hansa, 3 janvier.
Moniteur de la Flotte, 24 janv., p. 3.
Naval and Military Record, 4 fév., p. 86.
Army and Navy Gazette, 17 jan., p. 50.
Army and Navy Journal, 10 janvier, p. 586-587.
Army and Navy Register, 10 janv., p. 57-59.
Kolonie und Heimat, an 7, n^o 11.
Morskoï Sbornick, janv., p. 97-103.
Rivista nautica, 2^e quinz. de janvier, p. 24-25.
Revista maritima brasileira, déc. 1913, p. 751-768.
Elektrotechnische Zeitschrift, 15 janv.
Ligue maritime française, janv., suppl., p. 1-16.
United Service Magazine, janvier.
Mariners Mirror, décembre 1913.
 Id.

- Le développement du capital ship.
 La discipline dans l'armée et la marine des Etats-Généraux, par le général-major Werlhof.
 Les navires de l. Hansa allemande, par le vice-amiral Siegel.
 La campagne navale russo-turque de 1770-71, par Manfroni.
- Hydrographie, météorologie, navigation.**
- Méthodes mystérieuses en astronomie nautique.
 Les tables de Radler de Aquiro.
 Détermination des postes pour compas de relèvement.
 Rapporteur staziographe, par le commandant de vaisseau Prati.
 Théorie de la sonde en haute mer, par le professeur Marchi.
 Tables de hauteur et d'azimuth, par le commandant de Aquino.
- Machines et chaudières.**
- Théorie du condenseur à surface.
 Le schooner à trois mâts italien Aosta à moteur Diesel-Savoia.
 Essais progressifs des navires.
 Combustion du pétrole dans les chaudières marines.
 Turbine sans ailettes.
- Sur les causes de la formation des fêlures dans les moteurs à combustion interne et les moyens de les supprimer, par Gumbel.
 Le navire à moteurs à 2 hélices Fionia.
 Le pétrolier à vapeur Jupiter.
 Situation actuelle des moteurs marins Diesel, par Wittmaack.
 Les questions des grands moteurs.
 Le graissage des moteurs Diesel.
 Le moteur à pétrole système Junkers.
 Etat actuel et prévisions du développement de la propulsion à moteurs, par Cerio.
 La nouvelle turbine italienne, par Molli.
- Utilisation du combustible argentin et son importance, par Beninson.
- Marine marchande et pêches.**
- Les bateaux de pêche de Berck.
 Classification des navires de commerce. — par Thearle.
 Cinquante ans de commerce maritime allemand.
 Les flottes commerciales depuis 50 ans.
 La Compagnie Hamburg-Amerika, 1864-1913.
 Le Norddeutsche Lloyd, 1857-1914.
 Le commerce maritime allemand en 1913.
- Mariners Mirror*, janvier.
Ueberall, février, p. 310-312.
 Id. Id. p. 312-315.
Rivista marittima, déc. 1913, p. 499-511.
- Nautical Magazine*, janvier.
De Zee, janvier.
 Id. Id.
Rivista marittima, déc. 1913, p. 475-485.
 Id. Id., p. 589-606.
Revista marittima Brasileira, déc. 1913, p. 769-789.
- Engineering*, 23 janv., p. 126, 127 et 128.
 Id. 6 février, p. 182-183.
Engineer, 23 janvier, p. 101-102.
Marine-Engineer, février, p. 259-262.
Naval and Military Record, 28 janvier, p. 70.
Schiffbau, 14 janvier, p. 261-264.
 Id. Id. p. 264-268.
 Id. 28 janvier, p. 303-305.
Ueberall, février, p. 353-355.
Motorschiff und Motorboot, 12 janvier.
 Id. Id.
Dinglers Journal, 3 janvier.
Rivista marittima, déc. 1913, p. 584-589.
- Legg navale*, 1^{re} quinzaine de janvier, p. 9-10.
Boletín del Centro naval, novembre-décembre 1913, p. 489-501.
- Yacht*, 7 févr., p. 84-85.
Engineering, 23 janv., p. 121-122.
Engineer, 23 janvier, p. 108.
Hansa, 20 et 27 décembre 1913.
 Id. 3 janvier.
 Id. Id.
 Id. Id.
 Id. 3 janvier et 10 janvier.

Les ports de pêche anglais.

Médecine navale.

Notes sur quelques hôpitaux d'Extrême-Orient, par le docteur Kergrohen.
Des influences diverses qui se sont exercées à travers les âges sur le développement et l'enseignement de la médecine au Japon, par le docteur Chemin.
L'hygiène du navire au milieu du xvi^e siècle.

Personnel.

L'utilisation des classes dans la flotte.
Une mesure nécessaire (Amélioration des soldes).
La crise des effectifs des officiers de vaisseau.
Officiers venus du rang.
Le développement du service des vivres à bord des navires de guerre allemands.
La hiérarchie des classes dans la marine, par Brandão.
L'organisation d'un corps unique d'officiers, par Barata.

Politique navale.

Economistes anglais. Croisade contre les armements, par le commander Currey.
Les travailleurs et le budget de la marine.
Le pays et la marine, par le commander Currey.
La situation navale.
La marine suédoise, par Roden.
La France et la Méditerranée, par le comte Reventlow.
Le budget de la marine austro-hongroise.
Projet de budget de la marine des Etats-Unis.
La renaissance et l'importance de la flotte espagnole.
Les flottes de la Triple-Entente.
La puissance navale anglaise, par Kiatlinski.
Administration centrale de la marine, par Sousa.
Rapport de la commission d'étude sur l'organisation des marines européennes, par l'amiral Alencaz.

Ports, canaux et arsenaux.

Le canal de Panama.
Action des vagues sur les brise-lames et les jetées des ports, par Matthews.
Les dimensions des navires et la profondeur des ports.
Le nouveau chantier anglais de constructoin de Vancouver.

Der Fischarbote, 15 janvier.

Archives de médecine navale, décembre 1913, p. 423-437.
Id. janvier, p. 29-45.

Archiv für Schiffs-und Tropen-Hygiene, 1913, n° 24.

Moniteur de la Flotte, 17 janv. p. 3.
Id. 31 janv., p. 3-5.

Marine française, déc. 1913, p. 335-348.

Naval and Military Record, 28 janvier, p. 75.

Monatsschrift für Militär- und Marine-Intendantursekretäre, janvier.

Anais do Club militar-naval, déc. 1913, p. 859-871.
Id. *Id.* p. 894-905.

Naval and Military Record, 14 janvier, p. 38, et 21 janvier, p. 56.
Id. 28 janvier, p. 72.

Id. 4 février, p. 91.

Army and Navy Gazette, 31 janv., p. 94.
The Navy (Washington), janvier, p. 7-11.
Marine-Rundschau, février, p. 122-144.

Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens, vol. 42, n° 1 et 2, p. 51-64.
Id. *Id.* p. 65-67.

Internationale Revue, février p. 73-77.

Deutsche Revue, janvier, p. 85.
Morskoï Sbornik, janvier, p. 131-156.

Anais do Club militar-naval, décembre 1913, p. 872-881.
Revista marittima brasileira, décembre 1913, p. 741-750.

Engineering, 23 janv., p. 105-107.
Id. 6 février, p. 175-178.

Engineer, 16 janvier, p. 74.

Id. 30 janvier, p. 132.

- La navigation intérieure en Allemagne en 1913.
Nouveaux canaux dans la Russie d'Europe, par le capitaine Smend.
- Sauvetage et accidents.**
- Le problème du sauvetage en mer.
La Conférence internationale de sauvetage à la mer.
- Le renflouement du croiseur-cuirassé *San-Giorgio*.
- Stratégie, tactique, manœuvres des escadres, défense des côtes.**
- La force morale dans la guerre sur mer, par l'amiral Darrieus.
Le point de vue stratégique du canal de Panama, par Cornish.
Caractère, savoir et pouvoir, par le général Janson.
Les papiers de Spencer, par le contre-amiral Glatzel.
Importance économique et stratégique du canal de Panama, par Jadow.
Etudes sur la stratégie, par Klado.
Sur l'exploration, par le capitaine de corvette Bernotti.
Le rôle de la marine roumaine dans une guerre avec la Bulgarie.
Au secours de Timor, par do Inso.
- Torpilles et sous-marins.**
- La situation actuelle de la question des sous-marins, par Laubeuf.
La lance de la marine allemande. La torpille.
Le sous-marin coulé.
Sous-marins pour la marine australienne.
Le développement du destroyer.
Etablissement en Allemagne d'une inspection de sous-marins.
La torpille pendant la guerre russo-japonaise, par le capitaine de frégate Beck (traduit de la *Militärische Rundschau*).
La torpille et son emploi en temps de guerre par le commandant de vaisseau Frammer.
Travail de plongeur à 80 mètres de profondeur.
- Yachting et sports.**
- Le yacht à moteur auxiliaire Babet.
Le sport des bateaux à moteurs en Allemagne, par Viebahn.
Cruisers à moteurs.
Méthodes de constructions et résultats.
Cruisers pour le lac de Constance.
- Schiffbau*, 28 janvier, p. 316-317.
Ueberall, février, p. 315-324.
Engineer, 23 janvier, p. 94-95.
Engineering, 30 janvier, p. 155-156.
Marine Engineer, février, p. 253-255.
Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens, vol. 42, nos 1 et 2, p. 48-51.
Ligue maritime française, janv., p. 8-12.
Journal of the Royal United.
Service Institution, janv. p. 31-47.
Marine-Rundschau, février, p. 145-155.
Id. *Id.* p. 113-121.
Ueberall, février, p. 289-297.
Morskoï Sbornik, janvier, p. 55-81.
Rivista marittima, déc. 1913, p. 486-498.
Revista marina.
Anais do Club militar-naval, décembre 1913, p. 881-894.
Yacht, 17 janvier, p. 33-34, et 24 janv., p. 49-51.
Naval and Military Record, 21 janvier, p. 64.
Army and Navy Gazette, 24 janv., p. 72.
Engineering, 30 janvier, p. 160.
Shipbuilder, décembre 1913.
Internationale Revue, février, p. 43-44.
Id. *Id.* Suppl. français,
Rivista marittima, déc. 1913, p. 606-610.
Yacht, 24 janvier, p. 55.
Schiffbau, 14 janvier, p. 272-277.
Die Yacht, 26 décembre 1913.
Id. *Id.* 2 et 9 janvier.
Wassersport, 15 janvier.

BULLETIN
DE
LA NAVIGATION
ET
DES PÊCHES MARITIMES

RAPPORT DE 1912

SUR LES

Pêches en Manche et en Mer du Nord

(Suite et fin¹)

VII. — PÊCHERIES DE BALEINE

En 1906, le capital engagé dans les pêcheries de baleines norvégiennes représentait 5.300.000 francs et avait donné un produit brut de 4.250.000 francs; en 1912, capital et produits bruts sont montés respectivement à 45.000.000 de francs et 36.000.000 de francs.

Ce simple examen de chiffres montre l'importance de cette branche particulière des pêcheries et son développement extraordinaire en si peu d'années.

Une pêcherie de baleine comporte un ou plusieurs bateaux à vapeur chassant la baleine et une usine installée soit à terre soit à bord d'un grand bâtiment. L'usine à terre présente l'avantage de pouvoir traiter la baleine plus entièrement et d'en tirer un meilleur parti, l'usine à bord utilisée dans les parages peu fréquentés permet au bâtiment-usine de rapporter lui-même le produit de la pêche.

Les Norvégiens ne possèdent pas moins de 52 baleineries établies dans les parages suivants :

Hémisphère nord Shetlands, Hébrides, côte ouest d'Irlande, Feroë, Islande, Spitzberg, côte ouest de Norvège, Alaska, golfe du Saint-Laurent.

Hémisphère sud : Géorgie du Sud, Chili, Galapagos, Brésil, Colonie du Cap, Mozambique, Angola, Kerguelen, Australie et Nouvelle-Zélande.

Le nombre de baleines capturées s'est monté en 1911 à 13.800 ayant donné comme produit 344.000 fûts d'huile et 170.000 sacs de guano. Ce résultat a été dépassé en 1912 mais l'exploitation a été poussée de manière si intensive que les indices de décroissance se sont déjà montrés et il est à craindre qu'en 1912 la pêche passe par son maximum. En 1911, les actions de baleineries étaient enlevées aussitôt émises, tandis qu'aujourd'hui les nouvelles compagnies ont de la peine à trouver les fonds nécessaires à leur formation.

La pêche de 1912 a encore été très bonne à la Géorgie du Sud et aux Shetlands du Sud où se trouvent les champs d'action de 13 baleineries norvégiennes; elle a été également bonne sur la côte ouest d'Afrique, mais dans les autres parages, le nombre de captures de baleines a sérieusement diminué. Ainsi, aux Shetlands et aux Hébrides, la moyenne des fûts d'huile par bateau-baleinier, qui était toujours restée au-dessus de 1.300 est tombée à 961; la moyenne a baissé aux Feroë de 651 en 1911 à 355 en 1912.

Les meilleures pêches ont été effectuées à la Géorgie du Sud où certaines sociétés ont réalisé 10.000 à 30.000 fûts d'huile par bateau-baleinier; mais, même en ces parages, on a constaté une diminution des baleines.

Il est donc probable que les Norvégiens ne reverront plus les superbes dividendes de plus de 50 p. 100 qui avaient contribué au développement exagéré des baleineries, et il serait fort possible que des sociétés viennent à se liquider si la disparition des baleines s'accroît pendant encore un ou deux ans. A la suite de la mauvaise pêche des baleineries du nord, les prix de l'huile et du guano étaient restés élevés jusqu'en octobre, mais les nouvelles de la Géorgie du Sud et l'inquiétude de la bourse au début de la guerre turco-balkanique les firent baisser. Les acheteurs, profitant de la hâte des sociétés à se débarrasser de leur pêche pour recueillir les fonds nécessaires à la campagne suivante, se procurent l'huile à un prix qui n'est vraiment pas élevé. Il faut reconnaître d'ailleurs

que la rapide extension des baleineries n'a pas permis aux marchés de se développer suffisamment et de laisser à l'huile de baleine le temps d'acquérir une valeur qu'elle aurait certainement atteinte si l'augmentation de la production avait été moins rapide.

DANEMARK

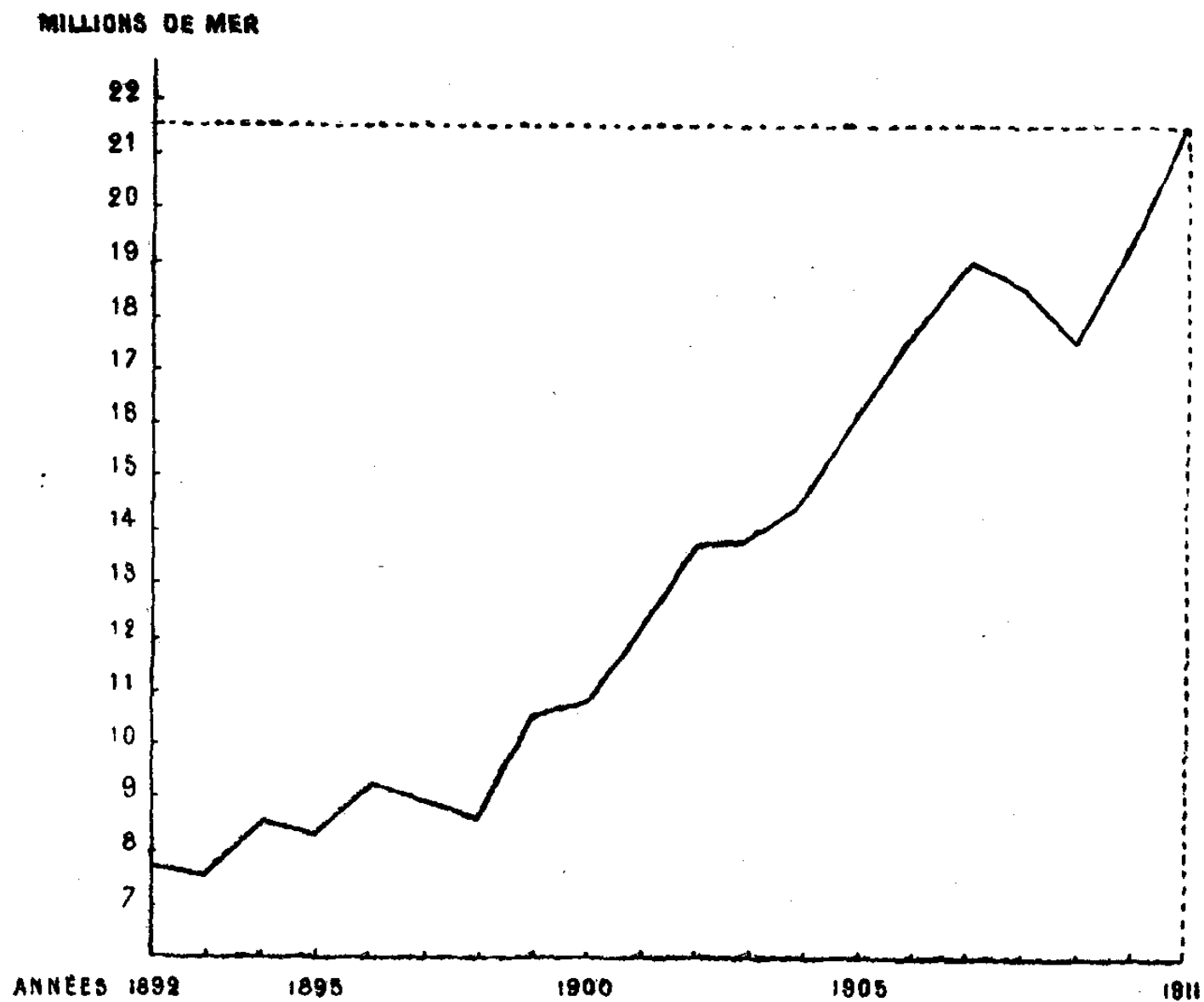
Le produit global des pêcheries du Danemark se monte en 1911 à 15.230.000 kroner (21.700.000 fr.) en augmentation de 1.925.000 francs sur le résultat de 1910.

Le 1^{er} janvier 1912, la flotte de pêche danoise comprenait 14.000 bateaux montés par 17.497 hommes d'équipage. Le trait caractéristique de l'exploitation de la pêche danoise est l'absence totale de bâtiments de grand tonnage, 344 bateaux ont plus de 15 tonnes de tonnage brut, mais aucun ne dépasse 65 tonnes. Il y a 879 bateaux entre 5 et 15 tonneaux, et le reste ne comprend que des petits bateaux en dessous de 5 tonneaux.

La pêche locale est la seule pêche qui soit connue en Danemark. Contrairement à ce qu'on pourrait croire, il n'existe aucun bâtiment métropolitain danois qui aille faire la pêche aux Feroë ou en Islande; il n'y a même aucun bateau danois qui participe à la grande pêche du hareng sur la côte d'Angleterre, ou qui s'adonne au chalutage dans la mer du Nord. Il y a quelques années, frappé du désintéressement des pêcheurs danois pour les grandes pêches, et encouragé par le roi Frédéric VIII, M. Lauritzen, agent consulaire de France à Esbjerg, entreprit un essai de pêche au hareng en mer du Nord. La mauvaise volonté des pêcheurs danois le fit échouer complètement. Il n'a point été renouvelé depuis cette époque; les pêcheurs trouvent sur leur côte des quantités de poisson suffisamment abondantes pour leur permettre d'exercer leur métier de façon rémunératrice; ils ne sentent nullement la nécessité d'affronter les périls et les fatigues des grandes pêches pour un gain peut-être meilleur mais certainement plus chèrement acquis.

La courbe ci-dessous montre la croissance du produit des pê-

cheries danoises depuis une vingtaine d'années. Ce produit a presque triplé en 20 ans.



C'est là un résultat remarquable. Les pêcheries anglaises n'ont pas crû aussi rapidement, et pourtant l'extension du chalutage à vapeur y a presque révolutionné l'exploitation de la pêche en jetant sur les marchés des quantités énormes de poisson. Mais en Danemark, rien de semblable; on est resté aux engins de pêche en usage depuis plus de 50 ans. La pêche est restée la petite pêche locale, celle que nous voyons décroître chaque année dans nos petits ports français, et à la crise de laquelle nous assistons impuissants en cherchant en vain le remède qui la conjurera. Quel est donc le génie bienfaisant qui a ainsi assisté le pêcheur danois? N'hésitons pas à le reconnaître; c'est le moteur à pétrole.

Il n'existe pas un pays au monde où la navigation au pétrole se soit autant développée qu'en Danemark. Sur la côte ouest, qui donne sur la mer du Nord, pour un total de 231 bateaux pontés, on compte 226 voiliers munis d'un propulseur à pétrole, 2 vapeurs

et 3 voiliers (sans moteur); la proportion des moteurs pour les petits bateaux est moins forte; il y en a sur cette même côte 224 pour un total de 1.076 bateaux. On estime environ à 2.590 le nombre de moteurs à pétrole en service dans la flotte de pêche métropolitaine.

Le produit des pêcheries de 1911 se répartit suivant les espèces de poisson :

Poissons plats.....	6.480.000 francs.
Anguilles.	5.790.000 —
Hareng et maquereau.....	3.588.000 —
Morue.	2.660.000 —
Eglefin.	820.000 —
Homards.	304.000 —
Divers.	1.528.000 —
TOTAL.....	21.170.000 francs.

L'augmentation du résultat de 1911 sur l'année précédente provient en grande partie de la meilleure pêche des anguilles, du hareng et du maquereau dans les îles et sur la côte du Kallégat.

*Esbjerg*¹. — Le port d'Esbjerg compte actuellement 99 « cutters » à viviers, tous munis de moteurs à pétrole. C'est la première fois depuis le développement de ce port que l'industrie de la pêche subit un arrêt dans son extension.

Le nouveau port de pêche doit être terminé en 1913. Il a été construit dans le nord-ouest du port actuel. Il affecte une forme rectangulaire de 480 mètres sur 310, et est creusé à 5^m40. Trois terre-pleins le subdivisent en 4 bassins. Des installations spéciales sont faites en vue du halage à terre des viviers et de l'exportation rapide par chemin de fer du carrelet vivant.

Exposition de pêche de Copenhague. — Une intéressante exposition de pêche pour les trois pays scandinaves a été tenue à Copenhague dans le courant de l'été de 1912.

La technique des opérations de pêche était mise sous les yeux par l'exposition de nombreux modèles de bateaux et d'engins de pêche. Les produits exposés (poisson séché, salé, fumé, conser-

¹ Voir « Rapport de la pêche en mer du Nord », de M. Roy.

ves, huile, farine, guano, etc...), les procédés de transport et de conservation du poisson, les méthodes de pisciculture, les résultats des recherches océanographiques, tout cet ensemble donnait une idée de la profonde impulsion communiquée aux diverses branches de l'industrie des pêches en Danemark, en Norvège et en Suède.

A cette exposition scandinave, était annexée une exposition internationale de moteurs à pétrole pour navires de pêche. La dernière exposition de moteurs avait eu lieu à Marstrand, en Suède, en 1904, mais n'avait pas contenu de moteurs d'une force supérieure à 11 chevaux, tandis qu'il était exposé à Copenhague des moteurs d'une force de 100 chevaux. On conçoit l'intérêt que comportait cette section.

Les moteurs exposés devaient présenter les qualités exigées pour la pêche, c'est-à-dire être solides, faciles à conduire et d'une robustesse à laquelle devaient être sacrifiées au besoin les conditions de poids et d'encombrement. A cet égard, les pays scandinaves et tout particulièrement le Danemark se classaient avant les autres pays.

Les moteurs étaient à 2 ou 4 temps. Le choix entre ces deux genres de moteurs n'a pas encore été fixé de façon certaine. Les moteurs à 4 temps sont les plus employés au Danemark. Les moteurs à 2 temps offrent certains avantages de poids et d'économie de combustible, mais ils sont moins faciles à conduire pour des pêcheurs.

Nous donnons ci-dessous la liste des maisons exposantes, et des médailles obtenues à la suite de cette exposition.

Norvège. — Peu de maisons représentées.

Marques « Stoerk », de Frédrikstad, et « Dan », de Trondhjem.

Danemark. — Marques : « Dan », de Copenhague (médaille d'argent); « Tuxhom » (médaille d'or) ; de « Muller et Jochumsen »; « Express »; « Neptun » (médaille d'argent); « Hein »; (médaille d'or); « Chic »; « Alpha »; « Alliance »; « Gédéon » (médaille de bronze); « Jurgensen et Mathiassen ».

Suède. — Marques : « Svea »; « Avance » (médaille d'or); « Bolinder » (médaille d'or); « Original » (médaille de bronze);

« Svenson »; « Hexa » (médaille d'argent); « Ponta » (médaille d'or).

Allemagne. — Marques : « Dentz », « Fafnir », « Junker ».

Angleterre. — Marques : « Kelwin », « Thornycroft ».

Etats-Unis. — Marques : « Evinrude », « Buffalo », « Gardner », « Scripp », « Wolverine ».

Congrès de pêche. — L'exposition de pêche avait attiré dans la capitale du Danemark la réunion de plusieurs congrès de pêche, dont l'un des plus importants fut le congrès scandinave auquel assistèrent de nombreux pêcheurs du Danemark, de la Suède et de la Norvège.

Ce fut également à Copenhague que se tint en 1912 la réunion annuelle du « Comité international pour l'étude des mers ». Voilà 10 ans que ce comité exécute des travaux auxquels participent 9 nations. Les Etats-Unis se sont adjoints à elles cette année.

A bord de l'*Ibis*, 21 mars 1913.

L'enseigne de vaisseau chargé de la pêche,
J. TALPOMBA.

CONCLUSIONS

Il faut noter avec intérêt le développement pris dans certains pays (Angleterre et Ecosse, Danemark, Norvège) par l'emploi du moteur à explosion. Le rendement brut de la pêche d'un voilier pourvu de ce moteur est augmenté de 50 à 100 pour cent.

Mais il faut considérer que son emploi correspond à une pêche faite à proximité du port d'attache du bateau.

Pour la grande pêche française, qui doit aller le plus souvent chercher le poisson à grande distance, il semble que le vapeur reste toujours appelé à remplacer le voilier.

En revanche, les petits pêcheurs de nos côtes auraient intérêt à être instruits du grand avantage qu'ils peuvent retirer de l'adaptation à leurs bateaux du moteur à pétrole.

En outre, les bénéfices de l'emploi du moteur les inciteraient peut-être à abandonner le chalutage à la crevette. Cette pêche,

refuge de ceux qui hésitent à s'éloigner du rivage, devra inévitablement être l'objet d'une réglementation plus sévère. Il est avéré, en effet, que la pêche à la crevette n'est guère qu'une bonne raison de chaluter dans la zone interdite et personne ne pense que le gros poisson ainsi ramassé soit jamais rejeté à la mer.

Il convient, enfin, d'insister sur l'intérêt que présente l'emploi de la T. S. F. surtout en ce qui concerne la pêche au filet dérivant. La connaissance journalière du centre de pêche évitera bien des journées perdues, comme celle des harenguiers qui, au cours de la pêche sur la côte orientale d'Angleterre et d'Ecosse, croyaient bien faire en devançant l'arrivée du poisson.

Le capitaine de frégate, commandant l'avisos « Ibis » et la station de la Manche et de la mer du Nord.

D'ANDREZEL.

TABLE DES MATIÈRES

PUBLIÉES DANS LE TOME CXCVI DE LA " REVUE MARITIME "

(Janvier, Février, Mars 1914)

A

- Abrégé de l'histoire de la Marine japonaise depuis ses origines jusqu'à la guerre avec la Chine en 1894, par le capitaine de vaisseau, comte Ogasawara, traduit du japonais par M. Ferrieu, commissaire de 1^{re} classe (suite et fin), 93.
- Administration du couchage dans l'armée et dans la marine (L'), par M. Righetti, commissaire principal de la marine (suite et fin), 121.

B

- Bibliographie et comptes rendus analytiques, par M. Fournier, capit. de frégate de réserve.
- Ouvrages français et étrangers, 125, 171, 403.
- Périodiques français et étrangers, 127, 172, 405.
- Bulletin de la navigation et des pêches maritimes.
- Rapport de 1912 sur les pêches en Manche et en mer du Nord (suite et fin), 133, 179, 410.

C

- Castex, lieutenant de vaisseau. La liaison des armes sur mer au XVII^e siècle, 145, 289.
- Chronique mensuelle, par M. A. Fournier, capitaine de frégate de réserve, 70, 131, 350.
- Corre (E.), contrôleur de la marine. De la sécurité et du travail dans la marine de commerce. Etude historique, comparative et critique de la réglementation, 5, 172, 320.

F

- Ferrieu, commissaire de 1^{re} classe. Abrégé de l'histoire de la marine japonaise depuis ses origines jusqu'à la guerre avec la Chine en 1894, par le capitaine de vaisseau comte Ogasawara (suite et fin), 93.

G

- Godziemba-Godebsky (de), fille de M. le directeur du service de santé de la marine Gestin. Souvenirs maritimes du Dr Gestin, 46, 197.

H

- Histoire officielle de la guerre maritime russo-japonaise, publiée par l'Etat-major général de la marine japonaise, traduit par M. Monconduit, enseigne de vaisseau de 1^{re} classe, 146, 366.

L

- Liaison des armes sur mer au XVII^e siècle (La), par M. Castex, lieutenant de vaisseau, 145, 289.

M

Monconduit, enseigne de vaisseau de 1^{re} classe. Histoire officielle de la guerre maritime russo-japonaise, publiée par l'Etat-major général de la marine japonaise (*suite*), 146, 366.

P

Publication du service hydrographique, 132.

R

Righetti, commissaire principal de la marine. L'administration du couchage dans l'armée et dans la marine (*suite et fin*), 121.

S

Sécurité du travail dans la marine de commerce (De la). Etude historique, comparative et critique de la réglementation, par M. E. Corre, contrôleur de la marine (*suite*), 5, 172, 320. **Souvenirs maritimes du Dr Gestin**, ancien directeur du service de santé de la marine, publiés par M^{me} de Godziemba-Godebsky, sa fille, 46, 197.

Le Gérant : R. CHAPELOT.

Marc Imhaus et René Chapelot, imprimeurs, Nancy et Paris.

NUMERO DE MARS 1914

SOMMAIRE

ÉTUDES ET RENSEIGNEMENTS INÉDITS

	Pages.
La Liaison des Armes sur Mer au XVII^e siècle , par M. <i>Castex</i> , lieutenant de vaisseau (2 croquis)	289
De la sécurité et du travail dans la marine de commerce (Etude historique, comparative et critique de la réglementation), par M. <i>E. Corre</i> , contrôleur de la marine (<i>suite</i>).	320
Inventaire sommaire des Archives modernes de la Marine, Série BB^a , par M. <i>G. Bourgin</i> , archiviste paléographe aux Archives nationales (<i>suite</i>)	340

REVUE DES MARINES ÉTRANGÈRES

Chronique mensuelle , par <i>Abel Fournier</i>	350
---	-----

TRADUCTIONS

Histoire officielle de la guerre maritime russo-japonaise , publiée par l'Etat-major général de la marine japonaise, traduction de M. <i>Monconduit</i> , enseigne de vaisseau de 1 ^{re} classe (5 ^e et dernière partie) (<i>suite</i>).	366
Les constructions navales anglaises en 1913 , d'après l' <i>Engineering</i> du 26 décembre 1913, traduction de M. <i>Callou</i> , ingénieur en chef de 1 ^{re} classe du génie maritime	392

DIVERS

Bibliographie et comptes rendus analytiques :	
1^o Ouvrages français et étrangers , par M. <i>Fournier</i> , capitaine de frégate de réserve	403
2^o Périodiques français et étrangers , par M. <i>Fournier</i> , capitaine de frégate de réserve	405

BULLETIN DE LA NAVIGATION ET DES PÊCHES MARITIMES

Rapport de 1912 sur les pêches en Manche et en mer du Nord (<i>suite et fin</i>)	410
---	-----

public et vente d'un numéro isolé à un prix ne dépassant pas 0 fr. 15 par feuille d'impression de 16 pages.

Bien qu'en principe les figures à insérer doivent être réduites à de simples schémas strictement nécessaires pour l'intelligence du texte, le marché a néanmoins prévu la reproduction des dessins par la photogravure ou la phototypie, de sorte que les articles pourront exceptionnellement être accompagnés de clichés photographiques ou de planches.

Dans l'intérêt de la publication et pour assurer le maximum de perfection dans la reproduction des planches et figures, tout en supprimant des dépenses inutiles, les auteurs sont priés de se conformer, autant que possible, aux règles suivantes :

- a) Se servir pour les copies de la machine à écrire et n'envoyer que des feuilles écrites au recto ;
- b) Dessiner en noir sur papier calque ou sur bristol bien blanc, et de préférence à l'encre de Chine ;
- c) Ne rien écrire sur les dessins originaux ;
- d) Toutes les indications (lettres, chiffres, explications de figures, etc.) seront placées sur un calque recouvrant la planche ou le dessin.

Ils voudront bien, en outre, retourner à la Rédaction, dans un délai de huit jours, les épreuves qui leur seraient envoyées pour correction, avec le manuscrit ou l'épreuve précédente.

Enfin, dans le but de contre-balancer en partie l'augmentation résultant du prix de l'adjudication qui est notablement plus élevé qu'en 1895, je me suis vu dans la nécessité de réduire au strict minimum le tirage de la *Revue* et de supprimer les abonnements servis à titre personnel.

Je me plais néanmoins à espérer que les nouveaux avantages concédés aux auteurs contribueront dans une large mesure à développer l'initiative du personnel de toute catégorie du Département et à assurer l'alimentation régulière d'une publication qui doit toujours demeurer au premier rang parmi les recueils similaires édités tant en France qu'à l'Etranger.

Le Ministre de la Marine,

Signé : GASTON THOMSON.

Paris, le 22 janvier 1906.

Abonnement à prix réduit à la Revue Maritime à partir de 1906.

Comme suite à ma circulaire du 19 décembre dernier relative à la publication de la *Revue maritime*, je vous informe que le prix de l'abonnement annuel à ce périodique a été fixé par l'éditeur à 36 francs pour le public, à partir de 1906.

Aux termes de l'article 7 du marché en cours, ce prix d'abonnement est réduit de moitié et le prix maximum d'un numéro est fixé à 0 fr. 15 par feuille d'impression de 16 pages, pour les officiers, fonctionnaires et agents des divers corps de la Marine.

Conformément aux règles précédemment suivies :

1° [Les demandes d'abonnement devront être adressées *franco* aux éditeurs MM. R. Chapelot et C^{ie}, 30, rue et passage Dauphine, à Paris, VI^e arrondissement ;

2° Elles devront être visées par les chefs de corps et de services.

Ces abonnements seront servis aux destinataires par les soins de l'Administration centrale de la Marine.

Cette circulaire abroge celle du 18 janvier 1885 (*B. O.*, p. 38).

Le Ministre de la Marine,

Signé : GASTON THOMSON.